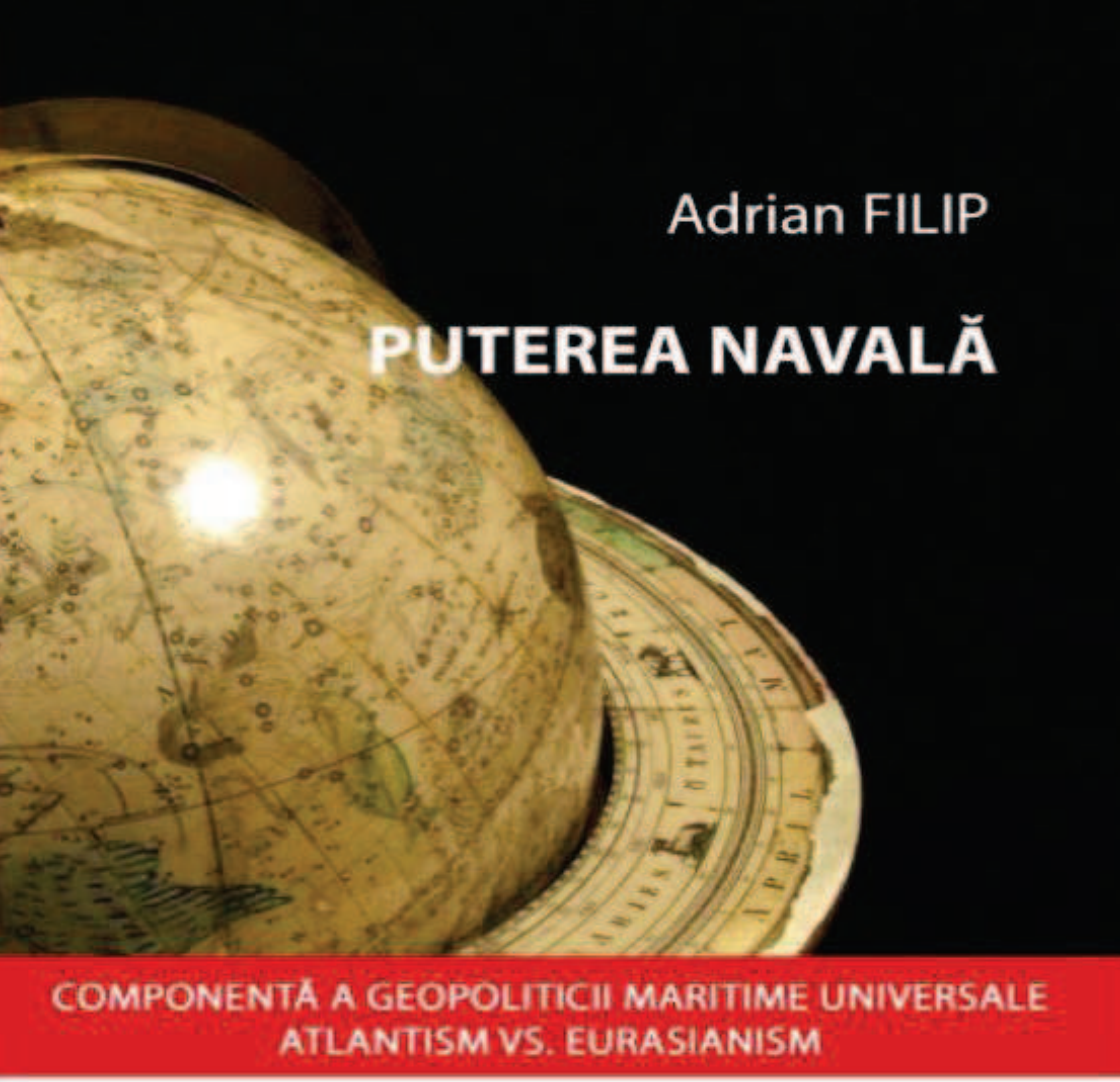


Adrian FILIP

PUTEREA NAVALĂ

COMPONENTĂ A GEOPOLITICII MARITIME UNIVERSALE
ATLANTISM VS. EURASIANISM

Adrian FILIP

PUTEREA NAVALĂ

componentă a geopoliticii maritime universale; Atlantism vs. Eurasianism

Adrian FILIP

PUTEREA NAVALĂ

componentă a geopoliticii maritime universale;
Atlantism vs. Eurasianism

Editura SITECH
Craiova, 2013

Referent ştiinţific: Grl. Bg. (r) Prof. univ. Dr. Nicolae CIOBANU
Tehnoredactare: Georgeta BADEA
Coperta: Costel NEGRU

© 2013 Autorul
Toate drepturile asupra acestei ediţii sunt rezervate editurii. Orice reproducere integrală sau parţială, prin orice procedeu, a unor pagini din această lucrare, efectuată fără autorizaţia editorului este ilicită şi constituie o contrafacere. Sunt acceptate reproduceri strict rezervate utilizării sau citării justificate de interes ştiinţific, cu specificarea respectivei citări

© 2013 Author
All rights reserved. This book is protected by copyright. No part of this book may be reproduced in any form or by any means, including photocopying or utilized any information storage and retrieval system without written permission from the copyright owner.

Editura SITECH face parte din lista editurilor româneşti de prestigiu, recunoscută de către CNATDCU, pentru Panelul 4, care include domeniile: ştiinţe juridice, sociologice, politice şi administrarea afacerilor, ştiinţe psihologice, ale educaţiei, educaţie fizică şi sport.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
FILIP, ADRIAN GHEORGHE
Puterea Navală, componentă a geopoliticii maritime universale – Atlantism vs. Eurasianism/ Adrian Gheorghe Filip. Editura SITECH, Craiova, 2013
Bibiogr.
ISBN 978-606-11-3510-3

Editura SITECH, Craiova, România
Aleea Teatrului, nr. 2;
Tel/Fax: 0251 414003
e-mail: sitech@rdslink.ro

ISBN978-606-11-3510-3

Familiei şi prietenilor mei – care m-au sprijinit
şi încurajat în tot cea ce am făcut

CUPRINS

	Pag.
INTRODUCTION	11
CUVÂNT ÎNAINTE	23
INTRODUCERE	29
Capitolul 1	
GEOPOLITICĂ ÎN EVOLUŢIE	**35**
1.1. Geopolitica maritimă vs. Geopolitica continentală – atlantism vs. eurasianism; aspecte ale geopoliticii universale	**40**
1.1.1 Eurasianism – Geopolitică continentală	43
1.1.2 Atlantism – Geopolitică maritimă	48
1.2 Studiu politico-economic al statelor maritime din zona de confluenţă europeană la început de secol XXI	**54**
1.2.1 Studiu comparativ al statelor maritime din zona eurasiatică, Orientului Apropiat şi Africii de Nord	55
1.2.2 Zona extinsă a Mării Negre spaţiu de confluenţă a intereselor româneşti, europene şi mondiale	71
1.3 Dezvoltarea puterii navale a formaţiunilor statale româneşti şi a României	**74**
1.3.1 Dobrotici ridică prima putere navală a unei formaţiuni statale româneşti, la vestul Mării Negre	75
1.3.2 Puterea navală românească după unirea Principatelor	81

Capitolul 2
ECONOMIA STATELOR, ELEMENT DE BAZĂ ÎN SUSŢINEREA PROGRAMELOR NAVALE **87**
2.1. Evoluţia a flotelor în corelaţie directă cu nivelul dezvoltării economice a statelor maritime **88**
2.1.1 Analiza evoluţiei economiei Principatelor Române respectiv a României comparativ cu alte state maritime europene în ultimele cinci secole 92
2.1.2 Corelaţia dintre dezvoltarea economică şi flota unui stat 122
2.1.3. Evoluţia industriei construcţiilor navale pe teritoriul României 133
2.2. Programele navale ale României **138**
2.2.1 Programe navale în perioada antebelică 1840-1914 139
2.2.2. Programe navale interbelice 1920-1940 146
2.2.3. Programe navale postbelice 1947-1989 157
2.2.4. Programe navale din perioada 1989 - 2012 165

Capitolul 3
FLOTA ROMÂNIEI COMPONENTĂ A PUTERII MARITIME ROMÂNEŞTI, DE LA NECESITĂŢI LA POSIBILITĂŢI DE DEZVOLTARE. AL CINCISPREZECELEA PROGRAM NAVAL **167**
3.1. Interesele maritime ale României - element de bază în proiectarea puterii navale naţionale **168**
3.1.1 Clasificarea intereselor maritime ale României 169

3.1.2 Interesul politicii româneşti pentru dezvoltarea marinei, în ultimii 150 de ani 171
3.1.3 „Flota inferioară în acţiune", o posibilă alternativă pentru doctrina maritimă a României 177
3.2. Elementele de bază ale construcţiei Flotei României în secolul al XXI-lea 185
3.2.1 Doctrina navală - element determinant în conceperea unui program naval 186
3.2.2 Cadrul general al dezvoltării unei flote naţionale 191
3.2.3 Asistenţă în caz de dezastre – o nouă misiune pentru Flota României 196
3.3. Structura unei Flote care să acopere interesele României la jumătatea secolului al XXI-lea 198
3.3.1 Balanţa componentelor ofensive respectiv defensive în arhitectura unei flote cu resurse limitate 201
3.3.2 Un Program Naval pentru secolul al XXI-lea. Al cincisprezecelea program românesc 204

CONCLUZII 215

BIBLIOGRAFIE 221

ANEXE 229

INTRODUCTION

*The **"Navy Power"** is a theoretical analysis of Romania's maritime power at the beginning of the XXI century, in direct correlation with the evolution of maritime power of the Eurasian states.*

The navy power is part of the state power. It is not only the privilege of great powers which have the capability to build, train and maintain immense fleets, but also of the countries with maritime interests, which acknowledge at the state management level the importance of the sea for their very existence and also for the present and future development of its people. Starting from the fact that Romania is a medium level European maritime power, in this paper I have set out to answer the following questions:

– *What are the European geopolitical conditions at the beginning of the third millennium?*

– *Why maritime power has been and continues to be the determining factor in the development of maritime states?*

– *What was the evolution of Romania's Navy Power?*

– *To what extent can economic development influence the level of a state's naval power and vice versa?*

– *If Romania was able to implement coherent and complete naval programs, which of them have been the most successful and when? Were they successful and why? If not what were the causes that led to the failure of these attempts?*

– *In what manner can the historical experience help develop an effective naval policy in the twenty-first century?*

– *What are Romania's priorities in shaping a modern maritime doctrine focused on its interests at sea?*

– *What structure should a naval program have in order to support Romania's interests for the first half of the XXI century?*

A mid-level country like Romania can protect, promote, or impose its interests in the maritime and land area of focus, provided that it is able to create a maritime power. Military contribution to the effort of building a maritime power is not the largest and is not solely the attribute of the military, but it requires its efforts.

In Chapter 1, „Geopolitical in evolution", I analyzed the evolution of the geopolitical concepts of power, power struggle and power balance, in the context of the beginning of the XXI century.

Power is one of the most circulated concepts of geopolitics, and the struggle for power was one of the mechanisms that led to the evolution of human civilization.

The general notion of a state's power includes the potential power and actual power. The potential power is limited to items such as: population, weapons, infrastructure and national wealth, while real power includes many more factors, many of which are not quantifiable.

The First World War introduced a new era of global geopolitical restructuring, which was continued after the Second World War, with the world transitioning from multi-polarism, supported by seven to eight great powers, to bipolarism.

This balance of power was but a transition to a different type of polarity.

Analyzing the way in which Romania has treated maritime power, we can state that Romanians have underestimated the value of the "lung" that is the Black Sea, with its immense wealth and opportunities.

A pivotal point for the Romanian people was the War of 1877 and the implications of the peace that followed. Kogalniceanu's visionary thinking has shown that we had no chance to recovering Bassarabia from Russia and that the only viable alternative was to negotiate with the European representatives in order to obtain Dobrogea.

Maritime power can be defined as the ability of a State to use the world seas and oceans, for political, economic and military purposes. In fact, the essence of the maritime power of a State is the ability to use its wealth and maritime facilities for its own interests.

Today's maritime power, must be anchored in various power generating sources, the most important being:

- *the state's economic capability;*
- *the leading politicians desire to have a maritime power;*
- *the people's maritime consciousness;*
- *good governance;*
- *the natural resources of the land and underwater soil and subsoil;*
- *the country's industrial and technological capability;*
- *permissive configuration of the coast, for the development of the maritime infrastructure.*

I pointed out that power is the culmination of two great human aspirations: wealth and prestige, establishing that military power is one component of

power, but not the only one nor the most important.

Based on an overall analysis of power in the context of world geopolitics, we concludes that, each state is responsible for its own safety and cannot expect for a providential force to defend its interests, even if part of an alliance.

The second chapter, entitled „State economy, a primary element in supporting naval programs and the naval power", I have pointed out that the economy of maritime states has always been correlated with the maritime activity and the development of maritime power.

National wealth is the basic element in creating and sustaining a fleet, as part of naval power.

The military might of the largest European countries in recent centuries has been closely linked to their economic capabilities. The same was replicated in the poorer countries, but were less prominent at an international level and in international conflicts.

In this study I analyzed the evolution of the Romanian economy in the last centuries, compared with the economies of Western Europe or other peripheral European countries, to highlight Romania's positioning in the European history. Based on the comparative analysis of various economies for different European countries, we will be able to outline Romania's evolution on a medium time horizon.

The economic development of the Romanian territories and later of Romania, fits in the general socio-economic development of Eastern Europe, observing a notable difference from the level of development achieved by Western European economies, mostly beginning with the fifteenth century. But even if there are some obvious differences, there was never a competition between Eastern and Western Europe.

The fifteenth century marks the first step in what will become a very noticeable difference in rate of change in the development of states in Western Europe and its periphery.

Beginning with the eighteenth century, there is a decrease in the economic gap between Western and Northern European countries. Thus, there is a second major economic split between the new Western Europe, including this time the northern states, and East European countries (Romanian Principalities, Serbia, and Bulgaria).

The development of the two major European geopolitical areas followed different trends, based on geographic, cultural and religious conditions and other policies as well.

Analyzing the economic development of European states in the last five centuries, we can observe a separation of Western Europe from the peripheral European countries, beginning with the sixteenth and seventeenth centuries. During this period, the development of the northern, southern and eastern Europe states is closely related, forming the peripheral European countries block.

Beginning with the eighteenth century, Western European models are rapidly absorbed and implemented by the Nordic States, which within only two centuries approached the European average, finally entering the Western club.

On the other side of the balance, Southern and Eastern Europe especially accumulated an ever increasing handicap, more and more visible with the passage of time, mostly because of the very late introduction of reforms in agriculture and industry.

The growth of a country will not always translate into an equal increase of the fleet as there are many

factors interposed between the two analyzed elements. But the relative economic performance will always be reflected in the relative strength of the fleet.

Maritime power has always been and still is an economic power multiplier, while the economic power is, in turn, a basic element for development of maritime power.

A comparative analysis of 30 states, reveals that in order to support a naval power there are three factors in need: a developed economy, a large population and strong political will to create, maintain and modernize a fleet and the infrastructure related to its existence.

In this chapter, I analyzed the evolution of the Romanian economy, in line with the development of other European maritime countries in order to determine in which group of countries we might include Romania in the future and, finally, at what level we could place Romania's naval power development in one or two generations time.

The first Romanian "Naval Programs" designed to create the Romanian Naval Forces, emerged after the county Dobrogea was returned to the main land, in 1878. Navy Col. Maican can be considered the first architect of the Romanian Fleet, being the one who was able to develop a coherent naval program and to persuade the decision makers to allocate government funds for the development of a national naval force.

Analyzing the Flotilla development projects we conclude that in the prewar period, Romania's Flotilla managed in 35 years, to develop three very large naval programs, compared to Romania's economic power, which managed to create the coherent foundations of a war fleet.

Based on the First World War experience, when the mission of defending the Romanian coast was ceded

to the Russian fleet, in the interwar period the naval programs were aimed at creating a fleet able to maintain a viable and free maritime corridor for itself and to deny the enemy shipping lanes.

But despite the interwar naval programs, based on the technological level of the Navy before the Second World War, we can conclude that the navy lacked the necessary naval and air equipment, had an incomplete coastal defense and a poor anti-air coastal defense. The Navy was unable to sustain long-term resistance. Again, it found itself unprepared for war, being inferior in relation to the presumed enemies.

The most complex Romanian naval programs were:

- *the Fifth Naval Program (1924);*
- *the Sixth Naval Program (1929), which had the previous program as a starting point, which emphasized the idea of evolving from a static type defense, specific to the ground forces, to a modern maritime defense, in which the Romanian naval groups would seek to obtain tactical initiatives;*
- *the Seventh Naval Program (1936);*
- *the Tenth Naval Program (1945), outlined at the end of World War II based on the conclusions drawn from the two world wars.*

All four programs outlined during 1924 - 1945 were prepared on the basis of modern naval doctrines, specific to maritime-minded states.

The development of the Naval Programs, from 1841 to 2012, reveal that one of the best times for the development of the national fleet was the pre-war era, between 1882-1907. In 25 years, the Romanian political class realized the benefits of having access to the sea and was able to financially support the development of three

naval programs in a coherent concept, which paved the way to having a Romanian fleet, having started from close to zero. The second period of actual fleet development, in the Romanian naval history, when a large scale naval program was conducted has been between 1974-1989.

The last chapter, themed "Romania's Fleet a component of Romanian maritime power, from needs to development capabilities. The fifteenth naval program" reviews Romania's sea and riverane interests, basic elements that determine the objectives, missions, structure and capability of a fleet. We start from the maritime interests of the state and the structure of a fleet that could defend Romania's interests based on the "Inferior Fleet in Action" concept.

The maritime interests constitute an important component of the national interests, which evolves over time, depending on the political objectives, the economic strength and political alliances of state. These are promoted by various means such as political, diplomatic, informational, economic or military, which materialize through negotiation, conclusion of treaties, agreements, programs, projects and international, regional or national initiatives.

Romania's maritime interests are established and may change depending on:

- *its own maritime power;*
- *the need for the sea and river line of communications;*
- *underwater reserves, the ability to exploit the seabed and marine resources and the development prospects of underground submarine projects;*
- *economic activities taking place at sea and on the rivers - shipping, tourism and shipbuilding.*

The Romanian fleet was intended to be superior to a fraction or a group of the Soviet fleet in the Black

Sea and to act to prevent a group of Soviet cruisers from having the possibility of multiple and independent offensive actions against Romanian naval groups or the Romanian littoral.

The concept of the "Inferior Fleet in Action" is one of the concepts that can be addressed by Romania in the current geopolitical situation, as a basic design concept of a fleet based on the need to ensure the country's maritime security.

Based on the analysis undergone in the last chapter, we determined that in the conditions of rising economic developments, Romania will, in a medium term future, be situated at the same level as Poland, Portugal or Greece.

In addition to the above mentioned, in order to implement a naval policy the political will to actually transform a political goal into reality is needed.

In order to implement the state's maritime interests, it must establish a national maritime policy, on the basis of which it will draw its naval doctrine.

From the naval doctrine one can extract the major objectives of the Fleet, which are key elements in establishing its key missions. Considering the essential tasks of the Navy, one can determine the type and number of forces necessary to carry out these missions.

The Romanian naval doctrines developed after the 1990's, renounced, in part, to the continental concept, going back and forth between objectives specific to a semi-continental doctrine and objectives specific to doctrines of maritime states.

Given that NATO is a consensus organization and one member can block any task or action, Romania needs to ensure the protection of its maritime interests, primarily through its own efforts, and only as a backup through ally contributions. From this perspective arises

the problem of creating a fleet able to meet the requirements of national interests and that can meet the objectives of the Romanian naval doctrine.

From these basic data, one can proceed to outline the basic structure of a fleet that meets Romania's requirements for the next 30 years.

In this final chapter we outlined the structure of a fleet able to cover Romania's interests at the middle of the XXI century.

Upbringing the fleet from the current status to the level at which it would be able to fulfill its missions, is a process that under present conditions, can last for 30-40 years, which means that the equipment purchased in the early stages of the naval program would be obsolete or out of service by the end.

Given the conditions of an active naval doctrine, the fleet has missions that cover four distinct areas of action:

- *Protection of remote areas through offensive actions, which include the defense of Romania's maritime interests, the sea lines of communication with partner countries and participation with our allies to the fulfilling of the common objectives of the Alliance.*
- *Protection of the near area, represented by the economic exclusive zone, through offensive actions.*
- *Protection of the coastal area, maritime ports, maritime infrastructure, through defensive actions.*
- *Ensuring the freedom of riverane navigation and sea access ways, the protection of riverane ports, the defense of the Danube Delta and lagoon area with support from the forces that have the capabilities to conduct operations in these areas.*
- *Participation, along with other states, to*

noncombatant interventions (Disaster relief actions, noncombatant evacuations, etc.).

Developing a balanced naval power is only a first step towards building a maritime power. Simply increasing the action capability of the Fleet, as part of the naval power, is only a step towards a state of normality. At the same time, the commercial and ocean fishing fleet, cornerstones of maritime power, must be rehabilitated. It is a goal more difficult to achieve because it requires concerted efforts from the state to encourage the naval sector and the Romanian private companies to build or buy ships to restore the fleets: military, commercial and ocean fishing fleet.

In these circumstances, Romania has to become a true sea state, with all the maritime power elements developed at a normal level for a medium level European state, integrated into the North Atlantic Organization, and not just a coastal state.

Ph.D. Adrian FILIP

CUVÂNT ÎNAINTE

Lucrarea supusă atenţiei noastre constituie o lucrare de valoroasă, fiind pentru statul Român, de o stringentă necesitate, pentru contemporaneitate şi viitor.

Actualitatea subiectului şi originalitatea abordării este dată de faptul că problematica este tratată dintr-un unghi de vedere novator, cu elemente de analiză inedite care fac o sinteză a evoluţiei Puterii Navale a României din cele mai îndepărtate timpuri până în prezent. Autorul, nu se sfieşte, să abordeze stângăciile şi neajunsurile factorilor de decizie politico-militară în ceea ce priveşte atitudinea faţă de Flota României, pe linia înzestrării.

De asemenea, cartea este strâns legată, de evoluţia de-a lungul secolelor a doctrinei maritime româneşti în contextul general al situaţiei geopolitice şi geostrategice, subliniind faptul că deşi a avut lipsuri în ceea ce priveşte înzestrarea cu nave şi mijloace de luptă, Flota României a făcut eforturi deosebite pentru îndeplinirea misiunilor ce îi reveneau la Mare şi de-a lungul fluviului Dunărea.

Studierea şi analiza Puterii Navale a României de la înfiinţare până în prezent permite autorului să facă unele previziuni pentru viitorul acesteia în contextul politico-militar european şi al prelungirii crizei economico-financiare dincolo de orizontul 2015.

În analiza rolului României în cadrul NATO autorul "ridică o minge la fileul" factorilor politici, care ar trebui să înţeleagă faptul că România este obligată să vină cu aportul său de securitate la limita estică a Alianţei, nu doar să creadă că este un beneficiar al eforturilor altor state membre a Tratatului nord atlantic.

Un element de originalitate, îl constituie analiza conceptului de Putere Maritimă al unui stat, pe paliere, în funcţie de gradul de dezvoltare al componentelor acestea, existând Puteri maritime de nivel global, Puteri maritime de nivel regional şi Puteri maritime ale statelor cu flote inferioare.

Încadrând România în rândul statelor cu flote inferioare, Dr. Adrian Filip consideră că România îşi va depăşi complexul de inferioritate, vis a vis de statele NATO sau europene, în momentul în care va reuşi să pună în practică o politică navală coerentă, care să se ridice la nivelul aşteptărilor statelor partenere. Este un element fundamental al revenirii noastre în concertul popoarelor civilizate, de ţară care să fie ascultată şi respectată, de către statele din zona de influenţă.

În primul capitolul al cărţii, „Geopolitica în evoluţie continuă", autorul face o analiză a celor două doctrine geopolitice ce s-au ciocnit de-a lungul mileniilor, prin concepte de natura Atlantismului, specific civilizaţiilor maritime dezvoltat de la Mackinder încoace, versus conceptul de Eurasianism specific civilizaţiilor continentale dezvoltat de geopoliticienii germani şi ruşi.

În partea a doua a capitolului, se face un succint studiu politico-economic al statelor maritime din zona de confluenţă a României la început de secol XXI.

În finalul analizei geopoliticii mării, Adrian Filip ne aduce în atenţie apariţia primei puterii navale a formaţiunilor statale româneşti ce a avut un important rol în balanţa de putere a secolului al XIV-lea în regiunea Mării Negre.

În al doilea capitol: „Economia statelor, element de bază în susţinerea programelor navale şi puterii maritime", autorul analizează evoluţia economică a României în diferite etape istorice, comparativ cu statele europene şi face corelaţia dintre dezvoltarea economică a unui stat şi Flota statului respectiv.

Făcând o profundă analiză a evoluţiei flotelor de război ale principalelor mari puteri, autorul conchide că flotele acestora au cunoscut de-a lungul istoriei o creştere ascendentă fapt datorat puterii economice a statului dar şi generat de necesitatea apărării intereselor acestora pe mările şi oceanul planetar.

Referindu-se la situaţia Flotei României autorul analizează cele 14 programe navale de dezvoltare a Flotei României, subliniind specificul fiecărei perioade istorice în care a fost adoptat programul respectiv.

În dezvoltarea Puterii Maritime naţionale, în carte sunt enumeraţi şi analizaţi o serie de factori de care depinde mărimea acesteia. Astfel, între aceşti factori se înscriu: puterea economică a ţării, situaţia sa geopolitică de stat maritim, mărimea populaţiei, activitatea politico-diplomatică, gradul de cultură a populaţiei şi conştiinţa maritimă a acesteia, etc.

Făcând o analiză a încadrării flotelor statelor după nivelul de dezvoltare al acestora, autorul constată că, din punct de vedere al Puterilor Navale, România se află pe nivelul 5 de mărime alături de Polonia, Ucraina, Bulgaria, Libia, Siria, Algeria (dintr-un total de 6 nivele).

O atenţie deosebită o acordă autorul studierii zonei extinse a Mării Negre spaţiu de confluenţă a intereselor româneşti, europene şi mondiale. Marea Neagră, consideră Dr. Adrian Filip, este o zonă de confluenţă a intereselor: Uniunii Europene, Rusiei, Turciei şi României, care ca stat riveran, ce are o Zonă Economică Exclusivă de dimensiuni apreciabile raportate la resursele exploatabile, susţine armonizarea intereselor proprii cu cele ale statelor riverane Mării Negre.

În condiţiile geopolitice şi geostrategice ale noului de început de mileniu, România printr-o politică internaţională coerentă, dezvoltată pe o perioadă mare de timp, ar putea să joace un rol de factor coagulant în regiunea

extinsă a Mării Negre, pentru extinderea intereselor Uniunii Europene în această zonă.

În concluzie, apreciază autorul, din analiza parametrilor economici, ai populaţiei şi a condiţiilor politice ale statelor maritime studiate, putem trage unele concluzii asupra necesităţii adoptării unei politici de stat, în efortul de susţinere şi dezvoltare a Puterii Navale.

În ultimul capitol: „Flota României, componentă a puterii militare române, de la necesităţi la posibilităţi de dezvoltare. Al 15-lea program naval", Dr. Adrian Filip îşi concentrează atenţia pe unele aspecte deosebite aşa cum sunt: Interesele Maritime ale României; Elementele de bază în construcţia Flotei României în secolul al XXI-lea; şi Structura unei flote care să apere interesele României la jumătatea secolului al XXI-lea.

Interesele maritime constituie o importantă componentă a intereselor naţionale, care evoluează în timp, funcţie de obiectivele politice ale statului, fiind promovate prin diferite mijloace cum ar fi cele politice, diplomatice, informaţionale, economice sau militare, ce se materializează prin negocieri, încheierea de tratate, acorduri, programe, proiecte şi iniţiative internaţionale, regionale sau naţionale.

Interesante şi originale, sunt argumentele susţinute de către autor care, definesc conceptul de Flotă inferioară în acţiune, unul din conceptele care pot fi abordate de România în actuala situaţie geopolitică, ca element de bază în dezvoltarea unei doctrine navale a unui stat de nivel mediu. Acesta este considerat pentru Flota României singurul model care de urmat, în condiţiile existenţei în Marea Neagră a două puteri navale: a Turciei şi a Rusiei.

Încheind acest capitol, autorul ajunge la concluzia că „ar trebui să ne luăm soarta în propriile mâini şi să ne proiectăm propria evoluţie, plecând de la realităţile geo-

politice ale regiunii şi necesităţile primordiale ale României: asigurarea securităţii statale". În aceste condiţii este necesar ca România să devină pe drept un stat maritim, cu toate componentele maritime şi fluviale dezvoltate la un nivel normal pentru un stat european de nivel mediu, integrat în Alianţa Nord-atlantică, şi nu doar un stat cu ieşire la mare.

Grl. Bg.(r) Prof.univ. Dr. Nicolae CIOBANU

MOTTO:

„Ca să fii o naţiune suverană e nevoie să deţii controlul asupra suveranităţii, al viitorului tău naţional, al puterii militare şi economice pe care o ai."

George Friedman

INTRODUCERE

În prefaţa cărţii „Puterea Maritimă – factor de influenţă în evoluţia umanităţii" scriam: „Puterea maritimă, nu este doar apanajul marilor puteri, care au capacitatea de a construi, instrui şi menţine flote imense, ci şi al statelor cu interese maritime, care conştientizează la nivelul conducerii statului şi al naţiunii, importanţa mării pentru existenţa şi dezvoltarea prezentă şi viitoare a propriului popor"[1].

Reiau în introducere fraza scrisă acum câţiva ani, în speranţa că ea va fi înţeleasă de personalităţi ale României, care vor acţiona pentru punerea ei în practică. Fac acest lucru în încercarea de a face un pas în evoluţia noastră, de la nivelul balcanismului oriental incoerent şi imprevizibil în care ne mai scăldăm, spre nivelul de normalitate statală occidentală coerentă şi predictibilă.

România continuatoare a civilizaţiei traco-dacice ce acoperea întreg centrul şi estul Europei, merită ca prin eforturi proprii să treacă de la statutul de stat obiect al istoriei, la statutul de subiect al istoriei. Acest lucru se

[1] Adrian Filip, *Puterea Maritimă – factor de influenţă în evoluţia umanităţii*, Editura Direcţiei Hidrografice Maritime, Constanţa, 2011, p. 15.

poate înfăptui doar printr-un efort concertat al întregii naţiuni, cu înţelegerea poziţiei pe care o are România la confluenţa celor trei falii civilizaţionale determinate de cele trei religii: catolicismul protestant occidental, creştin-ortodoxia răsăriteană şi islamismul.

Puterea navală ca element al puterii maritime, este un subiect de studiu, aprofundare şi dezvoltare, util evoluţiei statului român. În această lucrare, îmi propun să scot în evidenţă faptul că România are, şi trebuie să aibă, interesele maritime, pe care şi le poate impune şi apăra, prin dezvoltarea unei puteri navale proporţionale cu posibilităţile şi interesele naţionale.

Pornind de la faptul că România este un stat maritim european de nivel mediu, mi-am propus în această lucrare să răspund la câteva întrebări:

- Care sunt condiţiile geopolitice la început de mileniu trei?
- Care este poziţia României în dualismul geopolitic mondial: atlantism vs. eurasianism?
- Care a fost evoluţia puterii navale a României?
- În ce măsură nivelul dezvoltării economice poate influenţa nivelul puterii navale a unui stat şi invers?
- Dacă România a fost în măsură să pună în practică şi să finalizeze programe navale coerente?
- Care au fost cele mai reuşite programe navale şi în ce perioade? Au reuşit ele, şi de ce?
- Care au fost cauzele ce au dus la eşuarea acestor încercări?
- În ce fel poate experienţa istorică să ajute la elaborarea unor politici navale eficiente în secolul al XXI-lea?
- Care ar fi priorităţile statului nostru pentru schiţarea unei doctrine maritime moderne, în care să

primeze apărarea intereselor României pe mare?

– Care ar trebui să fie structura unui program naval, care să susţină interesele României pentru prima jumătate a secolului al XXI-lea?

Am plecat de la ideea conform căreia, „chiar şi cu o flotă inferioară din punct de vedere al numărului de nave, dar bine dimensionată, echipată şi instruită, România poate câştiga respectul naţiunilor cu care intră în contact direct sau indirect".

Conceptul de „flotă inferioară în acţiune" există în limbajul tacticii navale, încă din secolul al XVII-lea, demonstrând pe parcursul istoriei că o flotă sau grupare navală inferioară, înfrântă în acţiuni de nivel tactic, poate modifica finalitatea unei operaţii. Este ideea de la care România poate pleca în proiectarea puteri sale navale.

În secolul al XX-lea a devenit tot mai răspândită concepţia conform căreia în războaie nu există victorie, ci doar un grad mai mare sau mai mic de înfrângere, aceasta fiind o stare temporară. Au fost naţiuni îngenunchiate în urma războaielor, care au devenit în scurt timp lideri regionali sau mondiali şi invers, surclasându-şi adversarele de care au fost învinse cu câteva decenii înainte.

Istoria a demonstrat că nu întotdeauna cel mai puternic a câştigat în urma unei confruntări politico-militare. Au fost destule exemple de războaie terestre şi aeriene, în care, nu forţa şi numărul mijloacelor inamicului au dat rezultatul luptei. Un exemplu elocvent, din multitudinea de cazuri, este „Războiul de Şase Zile" din 1967, în care Israelul a nimicit forţele arabe aeriene superioare numeric, printr-un atac la sol, înainte ca acestea să fi apucat să decoleze. În cazul războaielor terestre, ar putea fi adus un exemplu tot din zona arabă: 6 octombrie 1973, când forţele egiptene şi siriene au atacat Israelul, pe neaşteptate, cu „cinci divizii, cu un efectiv de peste 45.000 de oameni, susţinute de peste 1.400 de tancuri, 1.000 de

mortiere şi piese de artilerie, ce s-au năpustit peste graniţa israeliană. Forţa de şoc includea şi T-62-urile, cele mai avansate tancuri sovietice la vremea respectivă. În faţa lor se aflau două brigăzi israeliene slabe; 6.000 de oameni în total, cu doar 170 de tancuri şi 60 piese de artilerie. În pofida acestei inegalităţi strigătoare la cer, israelienii, nu sirienii, au ieşit învingători"[2]

Capacitatea de luptă a forţelor israeliene nu constituie un caz singular, dar poate fi un exemplu demn de urmat de un stat mediu precum România. Pentru aceasta avem nevoie în primul rând coerenţă în gândirea pe termen lung pentru definirea unei strategii care să aibă ca finalitate proiectarea unei armate naţionale, ancorate în realităţile geopolitice actuale.

La polul opus, se pot da exemple de conducere lipsită de creativitate şi ancorare în realităţile epocii, cu referire aici la armata prusacă versus armata franceză, în cazul bătăliei de la Jena, unde s-au coroborat efectele inacţiunii statului major general francez, paralizat în gândire şi al trupelor franceze blocate în mişcare în spatele liniei Maginot. Un alt exemplu mai recent de ineficienţă, este cel al FBI şi CIA, care nu au fost în măsură să facă inofensivă ameninţarea Al-Qaeda la început de secol XXI, sau nu au dorit acest lucru. Aici vedem ineficienţa serviciilor, în atenţionarea strategică, în depistarea iniţială şi combaterea terorismului pe propriul teritoriu.

Napoleon, după ce reuşeşte să treacă prin sabie Europa, graţie geniului său militar, al unei bune organizări militare şi al utilizării tacticilor novatoare, este înge-nuncheat în 1812, în Rusia. Acest fapt demonstrează că o armată bine pregătită, echipată şi organizată, cu o superioritate numerică de 2 la 1, poate fi înfrântă prin utilizarea

[2] Alvin Toffler, *Război şi anti-război,* Editura Antet, Bucureşti, 1995, p. 61.

de către inamic a unei anumite strategii înapoiate - în cazul de faţă a strategiei retragerii pe spaţii imense (spaţiu contra timp, tipică Rusiei) - corelate cu o sumă de factori nemateriali, care nu au fost luaţi în calcul la declanşarea campaniei: condiţiile meteo, bolile, dezertările sau imposibilitatea susţinerii logistice la distanţe aşa mari. Aceleaşi greşeli le repetă şi Hitler. Istoria este repetabilă în evoluţia umanităţii.

De multe ori, geniul strategic al unor mari conducători poate să dea peste cap calculele de stat major, bazate doar pe compararea forţelor. Germanii au aplicat teoria războiului fulger în primăvara anului 1940 pentru a înfrânge armatele franceze şi britanice, care erau cam de acelaşi ordin de mărime, fiecare în parte, cu Wehrmacht-ul.

Multitudinea exemplelor bătăliilor câştigate pe uscat, în aer sau pe mare, de forţe inferioare numeric, corelate cu schimbarea, în ultimul timp a importanţei forţelor navale în acţiunile militare moderne, ne încurajează să reluăm necesitatea demersului dezvoltării coerente a unei Flote române, echilibrate şi credibile la nivel regional, în cadrul conceptului de putere maritimă, de care România are atâta nevoie.

Odată cu terminarea războiului rece, a apus şi teoria confruntării generale, a războiului total între superputeri. Acest concept a fost înlocuit cu cel al operaţiilor de mare intensitate, desfăşurate pe zone şi durate limitate, cu economie de forţe şi mijloace, pentru impunerea unor interese economice, mascate sub diferite motivaţii umanitare, sociale sau politice.

În aceste condiţii, are loc o diminuare a mărimii forţelor navale ca o componentă a Puterilor Navale, prin scoaterea din eficienţă a bastimentelor mari consumatoare de resurse materiale şi umane, concomitent cu o utilizare din ce în ce mai mare a tehnologiilor de vârf, care să poată executa rapid "lovituri chirurgicale" la mare

distanţă. Chiar dacă mărimea navelor a scăzut, preţurile tehnicii militare utilizate în ultimele decenii au crescut exponenţial, limitând prin aceasta accesul statelor mici şi medii la înalta tehnologie.

Momentul de faţă este favorabil atât studierii conceptului de „putere navală a unui stat cu flotă inferioară", cât şi abordării subiectului, „dezvoltării unei puteri navale a României, în condiţiile unui stat cu o flotă inferioară".

MOTTO:

„Ceea ce poate un om atinge trebuie să fie dincolo de ceea ce poate prinde în mâini”

Robert Browning

Capitolul 1
GEOPOLITICĂ ÎN EVOLUŢIE

Geopolitica e o disciplină cu nume sonor a zilele noastre. Nu influenţează lumea în care trăim, nu o face mai bună sau mai rea, dar cercetarea domeniilor acesteia, poate să scoată în evidenţă pilonii ce stau la baza relaţiilor între state, relaţiile de putere existente şi natura lor. Pe baza analizelor geopolitice, putem să previzionăm evoluţia relaţiilor interstatale, inter-regionale sau globale. Şi dacă nu plecăm de la principiul hegelian conform căruia “istoria ne învaţă că nu învăţăm nimic de la istorie” atunci, pe baza analizei situaţiei de "ieri" şi "astăzi" putem previziona ce se va întâmpla "mâine".

Dacă ştim ce se va întâmpla "mâine" vom putea lua decizii corecte "astăzi" astfel încât viitorul să nu ne prindă "nepregătiţi", sau "mereu nepregătiţi". Vom lua decizii bune doar dacă vom înţelege, - sau dacă vom dori să înţelegem, ce se poate întâmpla în viitor.

În evoluţia statalităţii am întâlnit şi întâlnim în permanenţă state subiect al istoriei şi state obiect al istoriei, diferenţa dintre cele două tipuri fiind dat de statutul de jucător sau nejucător geostrategic. Există “jucători geostrategici activi – acele state care au capacitatea şi voinţa naţională de a-şi exercita puterea sau influenţa

dincolo de propriile graniţe în vederea schimbării actualei situaţii geopolitice”[3], şi există state care se mulţumesc doar cu posibilitatea de a exista în umbra celor dintâi. În final statele din urmă vor deveni victimele vecinilor săi, şi/sau se vor transforma din statele subiect al istoriei în state obiect al istoriei. E o categorisire puţin răutăcioasă. Geopolitica ne mai învaţă că au existat mereu imperii şi există în continuare mari puteri care şi-au strivit vecinii mai mici în goana lor după putere, spaţii sau resurse. Am mai aflat de existenţa cordoanelor sanitare care trebuiau să separe marile puteri, pentru a nu se unii şi a forma vreo imensă putere continentală care să pună în pericol existenţa puterilor maritime; sau de existenţa unei "buffering zone" europene formate din state sacrificate la masa tratativelor, care trebuiau să izoleze zona occidentală de spaţiul sovietic.

În aceste condiţii, totuşi, trebuie să ştim că „există în geopolitică o măsură-cheie cunoscură ca «marjă de eroare». Ea stabileşte care e marja în limitele căreia îi este permis unei ţări să greşească. Marjele de eroare constau din două părţi: tipurile de pericole cărora o naţiune trebuie să le facă faţă şi cantitatea de putere pe care naţiunea o posedă”[4]. Plecând de la realitatea „marjei de eroare”, putem constata că România nu se situează într-o poziţie confortabilă din acest punct de vedere, având o marjă de eroare foarte mică, în care îşi poate permite să greşească. În aceste condiţii studiul geopoliticii, a conceptelor acesteia, devine foarte important pentru cârmuitorii acestui stat, care trebuie să înţeleagă faptul că nu prea avem marjă de eroare. Tipurile de pericole cărora trebuie să le facem faţă se situează într-un spectru larg – dacă

[3] Zbigniew Brzezinski*, Marea tablă de şah – geopolitica lumilor secolului XX*, Editura Univers enciclopedic, Bucureşti, 2000, p. 53.
[4] George Friedman, *Următorii 100 de ani: previziuni pentru secolul 21*, Editura Litera, Bucureşti, 2009, p. 48-49.

vrem să le vedem, iar cantitatea de putere pe care naţiunea o posedă este mai mult decât limitată.

Geopolitica a apărut în secolul al XIX-lea ca obiect de studiu, dar asta nu înseamnă că relaţiile sau conceptele care stau la baza acesteia nu au existat înainte ca Friedrich Ratzel să-şi scrie, în 1897, lucrarea „Politische Geographie" (Geografie Politică), operă ce îl consacră ca părinte a Geopoliticii. Relaţiile de putere există de milenii iar „conştiinţa geopolitică sau, mai pe larg spaţiul privit drept câmp de exercitare a puterii, s-a făurit de la început în cercurile puterii"[5] pentru că acestea au existat de la primele forme de organizare. „Spiritul geopoliticii este la fel de vechi precum istoria însăşi. Instinctiv oamenii politici, conducătorii militari de excepţie au acţionat luând în calcul considerente pe care astăzi le putem numi geopolitice,- «forţele eterne ale pământului şi climei», iar atunci când le-au desconsiderat fie că au suferit eşecuri, fie că succesele şi cuceririle lor au durat puţin"[6].

Friedrich Ratzel (1844-1904) poate fi considerat fondatorul geopoliticii. El a introdus pentru prima dată în discuţie conceptele geopoliticii în lucrarea sa, „Politische Geografie", publicată în 1897. Discipolul lui Ratzel, Simion Mehedinţiu spunea despre noua disciplină: „Geografia politică are să de ocupe, de stat. Iar statul nu e o ficţiune cartografică, ci o realitate biologică şi el e o parte din faţa Pământului şi o parte din omenire diferenţiată în anumite împrejurări naturale ce trebuie studiate"[7].

Geografia politică a lui Ratzel este de fapt antropo-

[5] Moreau Defarges, *Introduction à la géopolitique*, Points-Seuil, Paris, 1995, p. 29.

[6] Paul Dobrescu, *Geopolitica*, Ed. a 2-a, Bucureşti, Editura Comunicare.ro, 2008. p. 25.

[7] Simion Mehedinţi, *Antropogeografia şi întemeietorul ei Friedrich Ratzel*, Bucureşti, 1904, republicat în S. Mehedinţi, Opere alese, Editura Ştiinţifică, 1967, p. 187.

geografie, aplicată statelor. În concepţia acestuia, statul este un organism viu care depinde de spaţiu, poziţie şi graniţe. Cele trei noţiuni geografice raportate acest organism, numit stat, se transformă de fapt în noţiuni politico geografice. Ratzel analizează pentru prima dată importanţa poziţiei de mijloc sau centrale (Mittelaga), a continentului european şi stabileşte poziţia Mitteleuropei/ Europei Centrale –geopolitice, ca fiind cuprinsă de la Alpi până la Marea Nordului şi de pe ţărmurile canalului Mâneci până pe crestele vestice ale Carpaţilor. El afirmă că Germania ocupă cea mai mare parte a arealului acestei Europe Centrale şi rolul ei este de a se deveni „o putere central-europeană între marile puteri mondiale: Anglia, Rusia şi Statele Unite”[8]. Statul fiind un organism viu se poate dezvolta în interiorul unor graniţe, care se adaptează la necesităţile spaţiale ale statelor – puteri, în dezvoltare. Aceste idei au fost preluate mai târziu de maşinăria de propagandă germană pentru a justifica tendinţele expansioniste naziste.

Dacă Ratzel este fondatorul geopoliticii, savantul suedez Rudolf Kjellén (1864-1922) poate fi numit părintele geopoliticii. El este primul care utilizează termenul de geopolitică în studiile sale, impunându-l în mediul academic internaţional, o dată cu publicarea în 1916, a lucrării „Problemele ştiinţifice ale războiului mondial”. Kjellén - germanofil de concepţie, "vede" statele ca fiind "organisme politice" într-o creştere sau descreştere spaţială, impusă necesităţile acestora. Aceasta înseamnă creştere pentru Marile Puteri, respectiv descreşterea sau plierea statelor mici pe un gen de politici stelitare - pe lângă o mare putere, pentru a putea evita dispariţia statală.

---

[8] Apud Ionel Nicu Sava, *Geopolitica, Teorii şi paradigme clasice. Şcoala Geopolitică germană*, Editura Info-Team, Bucureşti, 1997, p. 57.

În aceeaşi perioadă cu Ratzel şi Kjellén, Halford J. Mackinder (1861-1947) stabileşte conceptele fundamentale ale geopoliticii. Conferinţa „The Geographical Pivot of History" - Pivotul geografic al istoriei, ţinută la 25 ianuarie 1904, în faţa Societăţii Regale de Geografie, îl consacră ca fondator al gândirii geopolitice şi geostrategice a secolului XX, prin „teoria heartland-ului", teorie care a marcat politica externă a marilor puteri. Mackinder a fost un strălucit exponent şi susţinător al intereselor Marii Britanii de mare putere maritimă a lumii. Conferinţa ţinută în faţa Societăţii Regale de Geografie, poate fi considerată piatra fundamentală a conceptelor geopolitice ale acestei discipline. Astăzi, la mai mult de un secol de la discursul lui Mackinder, conţinutul acestuia este citat în toate lucrările din domeniu, ca fiind elementul de bază al înţelegerii funcţionării relaţiilor între state. Mackinder pleacă de la principiul conform căruia, poziţia cea mai avantajoasă geografic pentru un stat este cea de mijloc, sau cea centrală. În continuare, demonstrează faptul că centralitatea unui stat este relativă în funcţie de raportarea la un continent, sau la întreaga suprafaţă a globului terestru. La nivel global, centrul lumii îl constituie continentul Eurasiatic, iar în centrul lui se află „heartland-ul" - inima lui. În aceste condiţii continentul eurasiatic reprezintă zona cea mai favorabilă pentru controlul lumii.

Întreaga teorie geopolitică de astăzi, are ca punct de plecare expunerea lui Mackinder din 24 ianuarie 1904 în faţa Societăţii Regale de Geografie. În concepţia lui Mackinder lumea se ordonează într-un sistem de cercuri/semicercuri concentrice. În centrul lui se află „axa geografică a istoriei" sau „pivot area". Spaţiul pivot al lumii este înconjurată de „semicercul interior" care se identifică cu spaţiile costiere ale continentului eurasiatic. Următorul spaţiu adus în atenţie este „semicercul exterior" sau insular. Karl Haushofer spunea referindu-se la

expunerea lui Mackinder din 24 ianuarie 1904, că este „o grandioasă explicaţie a politicii mondiale, comprimată în câteva pagini”[9]. Plecând de la această organizare a spaţialităţii statale, în 1919, Mackinder îşi formulează, în lucrarea „Idealurile democratice şi realitatea”, ipoteza cvasi cunoscută, conform căreia: „Cine conduce Europa de Est stăpâneşte heartland-ul. Cine stăpâneşte heartland-ul conduce Insula Mondiala (Europa, Asia si Africa). Cine conduce Insula Mondială stăpâneşte lumea”[10].

1.1. GEOPOLITICA MARITIMĂ VS. GEOPOLITICA CONTINENTALĂ – ATLANTISM VS. EURASIANISM; ASPECTE ALE GEOPOLITICII UNIVERSALE

Friedrich Ratzel, Rudolf Kjellén, Halford J. Mackinder au fost pionieri ai noii discipline - geopolitica. Ideile lor au influenţat dezvoltarea principalelor şcoli geopolitice care au apărut mai târziu, şcoala geopolitică maritimă şi cea continentală. Prima a evoluat pornind de la şcoala anglo-saxonă, iar cea de a doua a fost dezvoltată de şcoala germană şi mai târziu de cea rusă.

Din totdeauna au existat două tipuri de civilizaţii, dezvoltate pe structuri de conştiinţe diferite. O civilizaţie de tip maritim şi una de tip continental, în funcţie de poziţionarea spaţială a poporului respectiv, de experienţele fundamentale prin care a trecut şi de sursele existenţiale ale civilizaţiei respective. Civilizaţiile care s-au dezvoltat pe coastele mărilor şi oceanelor au avut un anumit tip de gândire, o anume experienţă şi o dinamică a dezvoltării,

[9] Apud Paul Dobrescu, *opere citate*, p. 49, în Gearóid Ó. Tuathail, Simon Dalby, Paul Routledge, *The Geopolitics Reader*, Editura Routledge, London and New York, 1998, p. 30.
[10] Halford J Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, The Norton Library, New York, 1962, p. 150.

diferită de cea a popoarelor care s-au dezvoltat în interiorul continentelor. Aceste civilizaţii diferite au generat în timp abordări geopolitice diferite.

Geopolitica de tip fenician, atenian, anglo-saxon a fost generată de către modelul de civilizaţie maritimă. Acestui model i-a corespuns modelul economic "mercantil capitalist de piaţă", bazat în primul rând pe interesele economice şi materiale şi pe principiile liberalismului economic. În ciuda tuturor variaţiilor istorice posibile, "civilizaţia maritimă" a făcut şi face întotdeauna, referire la superioritatea economiei în faţa politicului.

Contrar modelului fenician/cartaginez sau atenian, Sparta şi Roma au reprezentat civilizaţii cu structură războinică, hegemonică, bazată pe control administrativ şi religiozitate civilă, bazată pe principiul "politica deasupra economiei". Roma este un exemplu de imperiu non-maritim, pur continental, care a invadat adânc continentele şi a "romanizat" administraţia popoarelor cucerite. Prin romanizare nu aş vrea să se înţeleagă aspectul lingvistic "văzut" şi "interpretat" în România, dintr-o perspectivă destul de simplistă, - "noi de la Râm ne tragem", (după o stăpânire de 165 de ani a 14% din teritoriul Daciei, toţi locuitorii acesteia vorbesc o limbă romanică, inclusiv dacii ce au locuit pe cei 86% din teritoriile neocupate de romani, în condiţiile în care Ilirya/ Dalmaţia a fost ocupată 644 de ani, Epirus şi Achaea - 563, Macedonia – 541, Britania – 500, Thracia – 441, Moesia – 439, Panonia – 418, iar în final, în toate aceste regiuni se vorbesc cu totul alte limbi; - numai limbi romanice, nu). Când vorbesc de romanizare, mă refer la introducerea unei administraţii romane superioare celei autohtone, în măsură să gestioneze în mod unitar, toate aspectele politice, militare şi economice ale regiunii cucerite.

Mackinder a scos în evidenţă existenţa a două tipuri de geopolitică, marcate de modul de gândire al unui po-

por. În acest sens o atitudine maritimă înseamnă "atlantism", iar o atitudine continentală înseamnă "eurasianism". În epoca modernă, "puterile maritime" au fost Anglia şi America, iar "puterile continentale" au fost reprezentate de Germania şi Rusia. Împotriva "atlantismului" care întruchipează superioritatea individualismului, "liberalismul economic" şi a "democraţiei de tip protestant", stă "eurasianismul", care necesită în mod obligatoriu autoritate, ierarhie şi "stabilimentul comunitar" al principiilor naţional-statale aflate întotdeauna mai presus de interesele umane individualiste.

În istoria lumii există două tendinţe, într-o perpetuă competiţie pentru asimilarea de pământ şi spaţiu, bazate pe lupta pentru a stăpâni "linia de acces către calea terestră" sau "linia de acces maritimă". În funcţie de ce concepţie, - "continentală" sau "maritimă", popoarele, întreaga lor identitate, mentalul colectiv, conştiinţa lor istorică, modalitatea de a-şi proiecta politica externă şi viziunea acestora asupra lumii, sunt marcate de modalităţi diferite de a privi şi acţiona în spaţiul geopolitic. În analiza aceleiaşi teme, vom observa întotdeauna abordări şi interpretări diferite pentru cele două sisteme geopolitice - maritim respectiv continental.

Toţi gânditorii din spectrul geopolitic şi-au susţinut mai mult sau mai puţin evident interesul geostrategic al statului pe care îl reprezintă, în tot ce au scris, - fie că au susţinut întâietatea gândirii continentale şi au criticat-o pe cea maritimă, fie viceversa. În fapt a fost şi continuă să fie un teren de luptă al ideilor geopolitice al celor ce susţin una din cele două orientări, funcţie de tipul conştiinţei naţiunii pe care o reprezintă: şcoala geopolitică anglo-saxonă / anglo-americană vs. şcoala geopolitică germană şi rusă.

1.1.1 Eurasianism – Geopolitică continentală

În istoria modernă, reîncarnarea puterii "terestre" sau "telurice" a Spartei şi mai târziu a Imperiului Roman, a fost reprezentată de către imperiile central-europene Germania şi Austria respectiv Rusia. Acestea au fost şi sunt marcate de simbolurile esenţiale ale "geopoliticii continentale".

Friedrick Ratzel chiar dacă nu a pronunţat niciodată cuvântul geopolitică, - vorbind doar de geografia politică, a marcat naşterea acestui domeniu. Acesta chiar dacă nu a definit explicit o separare între continentalism şi atlantism, a dezvoltat idei care sprijineau teoria expansiunii puterilor continentale, în speţă a Germaniei în spaţiile din jur, ca o necesitate a unui mare popor în dezvoltare. Evoluţia poporului, în viziunea lui Ratzel, atrage după sine şi necesitatea unor noi spaţii între care să se dezvolte şi din care să-şi extragă resursele. Ratzel prin întreaga sa teorie a avut o viziune geopolitică organică, considerând statul un organism viu iar graniţele sale fiind "organe periferice" în mişcare. În limitele graniţelor naţiunea - acest organism viu se dezvoltă şi o dată cu dezvoltarea sa, "organele periferice" îşi schimbă dimensiunile proporţional cu evoluţia sau involuţia poporului respectiv. El susţinea ca revărsarea surplusului de populaţie germană să se facă prin colonizarea internă a spaţiilor cu deficit de populaţie, urmată de colonizarea externă a unor teritorii cu civilizaţii inferioare care dispun de spaţii excedentare, pe care nu sunt în măsură să le utilizeze. El avansează cifra de 5 milioane de kilometri pătraţi necesari unui stat puternic cum este Germania, pentru a avea o evoluţie normală. În acelaşi timp el vede necesitatea ca acest spaţiu să fie delimitat de forme geografice foarte "vizibile" cum ar fi munţii, mările şi fluviile, prin care naţiunea aflată în interiorul acestor graniţe naturale, să fie protejată de invazia altor popoare.

Ratzel abordează în lucrările sale pe lângă teoria continentală, şi tematica maritimă, cea a puterilor maritime. Acesta evidenţiază evoluţia "ciclului oceanic" prin care explică evoluţia importanţei geopolitice a mărilor şi oceanelor în funcţie de nivelul civilizaţilor dezvoltate în zonele de litoral. Atâta timp cât leagănul civilizaţiei europene s-a dezvoltat de-a lungul ţărmurilor mediteraneene, Marea Mediterana a constituit pivotul geopolitic al Eurasiei şi Africii. Începând cu jumătatea secolului al XIX-lea, pe măsura înfloririi civilizaţiilor de pe ţărmurile Atlanticului, "ciclului oceanic" şi-a urmat cursul dinspre Mediterana spre Atlantic, astfel încât Atlanticul devine o mare interioară a Occidentului, în care se desfăşoară cel mai mare trafic maritim mondial. Începând cu secolul al XXI-lea schimburile comerciale ce se desfăşoară în Pacific, depăşesc pentru prima dată, nivelul celor din Atlantic, astfel încât Pacificul se devine oceanul viitorului. În acelaşi timp Ratzel prevedea pentru regiunea Pacificului cel mai ridicat risc de conflict între civilizaţiile continentale reprezentate de China şi Rusia pe de o parte şi civilizaţiile maritime reprezentate de Statele Unite, Japonia şi Marea Britanie, a cărui final ar putea duce la dispariţia civilizaţiei umane. (Marea Britanie e citată în virtutea faptului că la momentul analizei lui Ratzel, deţinea controlul punctelor nodale ale Pacificului, poziţii pe care le-a pierdut în favoarea Statelor Unite după Al Doilea Război Mondial). Confruntarea pentru Pacific în viziunea lui Ratzel ar urma să fie câştigată de către statele continentale, întrucât dispun de resurse mult mai mari decât cele maritime, avându-şi bazele pe continent.

În altă ordine de idei, geopolitica este o disciplină imperială, ce a fost creată de reprezentanţii unor imperii/ super puteri, în momente cruciale pentru existenţa acestora. Dacă vorbim de puterile continentale şi geopolitica continentală, Karl Haushofer (1869-1946) pune ba-

zele şcolii geopolitice germane. El este primul care face diferenţierea dintre Geografia Politică şi Geopolitică, în accepţiunea lui, geopolitica era „o combinaţie între geografie, istorie, ştiinţă politică, economie politică şi sociologie”[11]. Teoriile geopolitice ale lui Haushofer, au fost marcate de sentimentul de frustrare naţională, existent la nivelul poporului german, şi în special la nivelul intelectualităţii după înfrângerea la care fusese supusă o mare naţiune, în urma păcii de la Versailles. Este un moment nodal al istoriei puterii germane, în care a fost necesară apariţia unei personalităţi care să creeze acel "ceva" care să schimbe fundamental modul de gândire al conducătorilor naţiunii, sau să justifice această schimbare. El a susţinut în întreaga sa teorie geopolitică, ideile pangermanismului care milita pentru cuprinderea tuturor germanilor într-o graniţă germană. Din 1841 exista deja teoria lui Friedrich Liszt care susţinea necesitatea înaintării Germaniei pe Dunăre până la Marea Neagră pentru a-şi putea deschide porţile spre Orientul Mijlociu. Stabilirea unei axe Berlin – Bagdad este una din preocupările pangermanismului, care sesizase valoarea Europei de Est, pentru evoluţia ulterioară a Germaniei. „Toată valea Dunării şi ţările riverane formează un teritoriu prielnic pentru scurgerea surplusului de populaţie germană… . Dunărea ar deveni axa imperiului şi ar juca pentru germanii de sud rolul pe care îl joacă Elba pentru cei din nord”[12]. Dacă urmărim un secol mai târziu sistemul de alianţe al Germaniei nu trebuie să ne mai mire faptul că o parte din statele care compuneau Axa, se suprapuneau peste teritoriile de care vorbea Friedrich Liszt în teoriile sale: Ungaria, România şi Bulgaria.

[11] Apud Karl Haushofer, Erich Obst, Herman Lautensach, Otto Maull, *Bausteine zur Geopolitik*, Kurt Vowinckel Verlag, Berlin-Grunewald, 1928, p. 49, în Paul Dobrescu, *Geopolitica*.

[12] Apup Ion Conea, *O poziţie geopolitică*, în *Geopolitica şi geoistoria*, anul III, mart-apr. 1944, în Paul Dobrescu, *opere citate*, p. 82.

Haushofer studiază teoriile lui Mahan şi ale lui Mackinder, dezvoltându-le în scrierile sale, dar dintro perspectivă continentală. El a militat în permanenţă pentru o politică de apropiere de Rusia pentru a crea o uniune a statelor continentale „de la Elba până la Amur", singura care putea înfrânge alianţa statelor maritime. Această alianţă ar fi fost primul pas în creerea „Blocului continental Europa Centrală – Eurasia – Japonia". Acest bloc ar fi fost flancat de trei mări importante: Adriatica, Marea Nordului şi Marea Japoniei, care ar fi creat acea deschidere la oceanul mondial de care orice alianţă continentală ar fi avut nevoie pentru a supravieţui. În aceste condiţii politica anaconda ar fi avut efect nul. Teoria geopolitică însă a fost anulată de acea agresivitate înăscută a oamenilor în luarea deciziilor politice. Realitatea a demonstrat faptul că cele două puteri continentale, din nou, au intrat în acea "competiţie" numită război pentru întâietatea pe marele continent eurasiatic.

Dacă atlantiştii erau interesaţi în stăpânirea zonelor din jurul mărilor, ţărmul este considerat o fâşie care intră 100-200 de km în zona continentală; de partea cealaltă, cei de concepţie continentală consideră ţărmul doar o linie care delimitează marea de uscat. În aceeaşi idee eurasianiştii prin pactul Ribentrop-Molotov doreau desfiinţarea cordonului sanitar european, prin transformarea acestuia într-o linie (Brest-Litovosk, Rapalo), pe când statele maritime urmăreau izolarea Rusiei de Germania.

Anglia a urmărit în ultimele două secole crearea unui "cordon sanitar" sau "spaţiu de containment" între Rusia şi Germania pentru a nu se forma acel bloc continental care ar fi pus capăt dominaţiei anglo-saxone. Chiar dacă politicile statale sau unionale au evoluat în timp, geopolitica eurasiatică a rămas aceeaşi şi problemele de rezolvat sunt aceleaşi. România a rămas pe aceeaşi pozi-

ţie geopolitică la intersecţia a trei falii civilizaţionale. Face parte din aceeaşi zonă de containment şi se confruntă cu aceleaşi probleme ca şi cu două secole în urmă, având la sud est, Turcia musulmană, la est Rusia ortodoxă şi la vest Germania catolică, fiecare cu pretenţiile ei imperiale, fiecare cu modelul său de civilizaţie şi elementele sale de interes sau presiune.

În Rusia Piotr Nicolaevici Saviţki (1885-1968) poate fi considerat primul geopolitician al eurasianusmului rus care localizează Rusia ca fiind poziţionată în centrul continentului Eurasiatic suprapunându-se cu Heartland-ul lui Mackinder, la fel cum Ratzel considera Germania ca fiind poziţia mediană (mittellage-ul) a Europei. Saviţki consideră că acest Hertland este ocupat de o civilizaţie aparte: poporul rus care este o paradigmă istorică. „Saviţki înţelege Rusia, din punct de vedere geopolitic, nu ca pe un stat naţional, ci ca un tip aparte de civilizaţie, care s-a format pe baza câtorva comportamente – cultura ariano-slavă, nomadismul turanic şi tradiţia ortodoxă”[13]. Teza de plecare a lui Saviţki este îmbinarea elementelor imperiale slave cu cele turanice, afirmând că „Rusia şi-a căpătat independenţa sa geopolitică şi şi-a păstrat libertatea spirituală faţă de lumea agresivă romano-germană”[14] tocmai legăturilor tătaro-mongole. În dualitatea talasocraţie-telurocraţe geopoliticianul rus contrapune „senzaţiei vesteuropene a Mării ... senzaţia unică mongolă a continentului”[15]. Saviţki alături de Trubeţkoi sunt susţinătorii cei mai radicali ai telurocraţiei, ai "nomosului" uscatului.

Cel mai fervent geopolitician rus, susţinător al

[13] Aleksandr Dughin, *Bazele geopoliticii şi viitorul geopolitic al Rusiei*, Editura Eurasiatică.ro, Bucureşti, 2011, p. 64.
[14] Apaud Aleksandr Dughin, *opere citate*, p. 64
[15] *Idem*

eurasianismului în faţa atlantismului, este profesorul Aleksandr Dughin care proiectează esenţa continentalismului eurasiatic, ca forţă geopolitică opusă atlantismului şi în acelaşi timp vocaţie a Rusiei. Prin aceasta el consideră că „Rusia trebuie să-şi adjudece rolul geopolitic, derivat dintr-o fatalitate geografică, dintr-un imperativ metafizic şi o chemare divină”[16].

1.1.2 Atlantism – Geopolitică maritimă

Epoca marilor descoperiri geografice de la sfârşitul secolului al XV-lea dau hegemoniilor maritime libertatea de acţiune asupra noilor teritorii cucerite rupându-le de continentul Eurasiatic. Secolele XVI şi XVII au fost caracterizate de goana după teritoriile de peste mări şi lupta dintre popoarele maritime pentru întâietate (Anglia, Spania, Portugalia, Franţa, Olanda), iar secolele XVIII, XIX şi XX au fost caracterizate de lupta dintre Anglia ca reprezentantă a talasocraţiei cu puterile continentale: imperiul Austro-Ungar, Germania şi Rusia. Înepând cu jumătatea secolului al XX-lea rolul Marii Britanii ca repezentant al atlantismului a fost preluat de către Statele Unite.

Conflictul dintre cele două sisteme de gândire geopolitică: atlantism vs. eurasianism a atins apogeul pe timpul războiului rece. Pe de o parte se situa modelul talasocraţiei americane iar de cealaltă parte, modelul telurocraţiei ruse sau sovietice. Clivajul dintre cele două forme ale dualismului geopolitic a fost adâncit şi de ideologia care stătea la baza filozofiei economice a fiecărui sistem. Pe de o parte aveam ideologia marxistă, iar pe de alta, ideologia capitalismului liberal a lui Adam Smith, care timp de jumătate de secol au crescut diferenţele dintre cele două sisteme.

[16] Ilie Bădescu, Postfaţă la Aleksandr Dughin, *opere citate*, p. 396.

Orientarea preponderent strategică a gândirii geopolitice a reprezentanţilor britanici şi americani, ne îndreptăţesc să vorbim de o şcoală geopolitică anglo-americană. Regatul Unit al Marii Britanii şi Statele Unite, sunt simbolurile "puterii maritime", ale "atlantismului" sau "talasocraţiei".

Teoriile geopolitice ale reprezentaţiilor puterilor maritime au apărut în momentele istorice nodale pentru evoluţia puterilor în cauză. Mackinder şi-a elaborat teoria axei geografice a istoriei în momentul în care puterea britanică îşi simţea periclitată poziţia de lider mondial, datorită apariţiei unor puteri continentale, iar Mahan şi-a dezvoltat teoriile tot într-un moment de răscruce istorică pentru naţiunea americană. Pentru Statele Unite venise momentul în care era necesară o modificare fundamentală a politicii americane care să ducă la schimbarea poziţiei acesteia, dintr-un stat izolat şi concentrat pe problemele interne, pe poziţia de putere globală care să îşi impună punctele de vedere la nivel mondial.

Sir Halford John Mackinder a pus bazele şcolii geopolitice anglo-saxone cu direcţionări profunde spre geopolitica maritimă. În lucrările sale a atras atenţia guvernului britanic asupra pericolului unirii celor două puteri continentale Rusia şi Germania, care ar fi pus capăt supremaţiei puterilor maritime, în speţă a puterii maritime Britanice. În acelaşi timp a influenţat în mod decisiv strategia americană.

Mackinder, reuşeşte la nivelul începutului de secol XX, să emită idei şi să tragă concluzii a căror valabilitate şi valoare transcende peste secole, desemnându-l în vârful galeriei geopoliticii universale şi al relaţiilor internaţionale. Realismul lui Mackinder este un mixt complex, între analiza geopolitică şi analiza influenţei ideilor în acţiunea umană, având la bază o viziune bipolară; cea a luptei contrariilor: om – natură; puteri continentale –

puteri maritime; sau „conturul interior" – „conturul exterior". Pe 25 ianuarie 1904, în faţa Societăţii Regale de Geografie, Mackinder îşi expune într-o lucrare foarte condensată, de numai 16 pagini, teoria geopolitică „The Geographical Pivot of the History"[17] care îl consacră ca nume de referinţă al geopoliticii universale.

În America, Amiralul Alfred Mahan, este un alt nume al geopoliticii maritime universale. Prin teoria Puterii maritime scrisă la sfârşitul secolului al XIX-lea, a modificat mentalitatea personalităţilor politice americane referitoare la rolul şi importanţa mării pentru naţiunea americană. Lucrările lui au dus la "schimbarea" poziţiei Statelor Unite pe harta lumii. Poate este mult spus că Mahan a schimbat modul de gândire al unei naţiuni de nivelul Americii, dar momentul la care şi-a scris acesta operele, tenacitatea cu care şi-a promovat ideile la cel mai înalt nivel şi aşteptarea leadership-ului american de la sfârşitul secolului al XIX-lea, au fost factori necesari pentru schimbarea modului de gândire al board-ului American. O naţiune puternică va regăsi întotdeauna în interiorul său o personalitate pe măsură, care în momentele cruciale pentru existenţa sa, va avea capacitatea să facă schimbările necesare saltului naţiunii la o etapă superioară. La începutul secolului al XX-lea, acea personalitate pentru Statele Unite a fost Mahan. Schimbarea atitudinii elitei americane faţă de valorile puterii navale a făcut ca Statele Unite să treacă de la o mentalitate închisă, continentală, la una deschisă de tip maritim, - să aibă ca finalitate transformarea civilizaţiei continentală într-o civilizaţie maritimă. În 1890 Mahan publică "The Influence of Sea Power upon History. 1660-1783", lucrare care a devenit cartea de căpătâi a tuturor studenţilor din

[17] Halford John Mackinder, *The Geographical Pivot of the Histori*, în Revista Geographical Journal nr. 4 apr. 1904, p. 421-437

academiile navale occidentale. Trei ani mai târziu, publică "The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire". Lucrarea lui Mahan, era un studiu grefat pe modelul britanic al controlului câtor mai multor puncte strategice pe coastele mărilor şi al celor două oceane (porturi, strâmtori, canale etc.). Mahan a militat permanent pentru crearea unei puteri navale americane, care să fie în măsură să controleze traficul maritim global, fapt ce ar fi creat posibilitatea urcării Americii la nivel de hegemon mondial.

Mahan a creat principiile care trebuiau să stea la bazele strategiei de dezvoltare a puterii maritime americane. Pragmatismul tipic american al lui Mahan pleca de la ideea conform căreia interesele economice primau, iar Statele Unite trebuiau să deţină o flotă comercială numeroasă, capabilă să desfăşoare un comerţ maritim la nivel global care să aducă prosperitate poporului american. În acelaşi timp pentru controlul traficului maritim, marina americană trebuia să deţină controlul punctelor de control al traficului maritim pe întreg oceanul planetar şi baze navale în punctele strategice critice. În paralel cu dezvoltarea flotei comerciale era necesară dezvoltarea unei puteri navale capabile să protejeze comerţul maritim oriunde în lume. Mahan a militat pentru înlocuirea doctrinei maritime, tipice pentru o naţiune continentală, de apărare a graniţelor maritime cu artileria de coastă şi nave mici cu misiuni costiere, cu o doctrină maritimă specifică statelor maritime, capabile să prevină instituirea oricărei blocade asupra continentului nord american şi să menţină libertatea de navigaţie între porturile Statelor Unite şi oricare port din lume. Controlul comerţului maritim mondial transforma deja Statele Unite dintr-o federaţie de state continentale într-o mare putere maritimă, prefigurând condiţiile pentru transformarea acesteia într-un hegemon mondial. Mahan a sesizat existenţa unor poziţii strategice.

Dacă Mahan a creat teoria, Roosevelt a fost în măsură să o transpună în practică. Rezultatul acestui efort, – continuat în mod coerent de către întreaga clasa politică americană, până astăzi, s-a materializat în poziţia, sau statutul Americii, de hegemon maritim incontestabil, capabil să controleze cele două oceane ale lumii şi prin aceasta, întreaga lume.

În acelaşi timp cu Mahan, în Anglia, lordul Halford Mackinder atenţiona în "Teoria puterii continentale" asupra pericolului apariţiei unei superputeri, Rusia, care dacă s-ar uni cu puterea continentală ce domina centrul Europei: Germania, ar fi devenit hegemoni globali. Teoria lui Mackinder a creat o oarecare îngrijorare la vârful ierarhiei puterilor maritime. Soluţia pentru oprirea ascensiunii popoarelor continentale a fost izolarea acestora faţă de oceanul planetar. Prin aceasta s-a urmărit şi în final s-a reuşit, punerea în practică a unei politici de "containment" aplicată puterilor continentale europene prin care să se realizeze sufocarea "inimii lumii". Aceasta teorie a fost denumită de către Mackinder "politica Anaconda".

După încheierea Primului Război Mondial, pe timpul Conferinţei de Pace de la Paris, Mackinder îşi publică lucrarea Democratic Ideals and Reality[18], şi în scopul de a atenţiona puterile semnatare ale Tratatului despre necesitatea instituirii unui echilibru între puteri. În această lucrare Mackinder îşi continuă teoria referitoare la opoziţia dintre puterile maritime şi cele continentale în capitolele „Punctul de vedere al oamenilor mării” respectiv „Punctul de vedere al oamenilor uscatului”, şi extinde conceptul de Insulă a Lumii la nivelul celor trei continente: Europa, Africa şi Asia. În studiile făcute la începutul secolului "zona pivot a istoriei mondiale" era deli-

[18] H J Mackinder, *Democratic Ideals and Reality,* Londra, 1919, Editura Constable and Company

mitată la est Extremul Orient până aproape de coastele Pacificului, iar spre vest până la Volga. Cincisprezece ani mai târziu "inimii lumii" este redenumită "Heartland" în Idealurile Democratice şi Realitatea şi este extinsă spre vest, incluzând Marea Baltică şi Marea Neagră, împreună cu reţeaua de râuri care le alimentează. În aceste condiţii asupra celor două mări planează pericolul de a deveni mări închise în condiţiile ridicării unei puteri continentale care să controleze această zonă. Schimbarea conceptuală este determinată începutul secolului al XX-lea de modificarea poziţiei Germaniei care îşi arogă statutul de Mare Putere continentală în detrimentul Rusiei şi devine principală ameninţare pentru Marea Britanie. Europa de Est cu o economie slab dezvoltată este văzută în noile condiţii de către Mackinder ca o sursă de materii prime pentru o putere care va încerca să devină lider al Europei. În acelaşi timp stăpânirea Europei de Est de către una din cele două posibile puteri continentale: Rusia şi Germania i-ar fi dat posibilitatea celei ce ar fi deţinut-o, să aibă o poziţie dominantă în raport cu cealaltă şi acces la resurse minerale şi umane substanţiale. Contrar aşteptărilor sale lucrarea nu are ecouri deosebite în lumea politică britanică, dar captează atenţia germanilor.

Un alt nume de referinţă al geopoliticii universale şi în speţă a celei maritime a fost John Spykman, care prin "Teoria Rimlandului" (teoria zonelor costiere) care a dat o soluţie pentru depăşirea impasul geopolitic ce s-ar fi creat prin obţinerea puterii absolute de către statele continentale. Spykman propunea sufocarea imensei zone a uscatului, de către un cordon sanitar de litoral, prin blocarea ieşirii statelor continentale la "oceanul universal". În aceste condiţii, teoria lui Spykman o contrazicea pe cea a lui Mackinder, susţinând faptul că „Cine stăpâneşte rimland-ul stăpâneşte Eurasia; cine stăpâneşte Eurasia,

stăpâneşte destinele lumii întregi”[19]. În acelaşi timp în gândirea celor doi geopoliticieni vedem diferenţe de perspective datorate poziţiei din care este analizat fenomenul geopolitic şi din punctul de vedere al experienţei analizei istorice, Spykman având la dispoziţie şi analiza amănunţită a celui de Al Doilea Război Mondial. Studiile lui Mackinder sunt făcute de la nivelul Eurasiei pe când analiza lui Spykman sunt făcute din perspectivă globală.

Ce însemnă "Rimland-ul" pentru Spykman? Însemnă două treimi din populaţia Eurasiei, înseamnă regiunea unde au înflorit marile civilizaţii ale lumii, favorizate de condiţii mult mai bune de teren şi climă comparativ cu cele din interiorul continentelor şi mai însemnă posibilitatea controlului traficului pe zona finală a tuturor fluviilor şi râurilor ce se varsă în ocean.

În Franţa atlantismul este reprezentat de şcoala lui Vidal De la Blanche, contrar continentalismului lui Laval şi De Gaulle.

1.2. STUDIU POLITICO-ECONOMIC AL STATELOR MARITIME DIN ZONA DE CONFLUENŢĂ EUROPEANĂ LA ÎNCEPUT DE SECOL XXI

După jumătate de mileniu de lupte între state sau provincii pentru constituirea unităţilor statale şi ulterior pentru obţinerea hegemoniei, în momentul de faţă, naţiunile europene, încearcă să se îndrepte spre o uniune de state. Uniunea se dezvoltă în jurul unui nucleu dur marcat de Germania şi Franţa, având la periferia geografică şi economică statele din est şi sud cu probleme de integrare datorate diferenţelor culturale şi de dezvoltare. Europa,

[19] Apud F S Dun, *An Introductory Statement*, în N J Spykman, *The Geography of the Peace,* 1944.

prin configuraţia ei geografică este prin excelenţă o mare peninsulă a Eurasiei, un continent format din state care au dus războaie pentru a obţine ieşirea la mare. Majoritatea sunt state maritime sau fac eforturi pentru a-şi păstra calitatea de stat maritim şi de a obţine cât mai multe beneficii de pe urma acestui statut.

Economia statelor maritime europene şi a zonei emergente, acoperă aproape întreaga gamă a formelor de dezvoltare economică statală, de la economiile Europei Occidentale superdezvoltate, la economii dezvoltate spre economiile în curs de dezvoltare ale statelor sud şi est europene, plus economiile unor state arabe sau nord-africane, care se bazează doar pe exploatarea bogăţiilor subsolului.

Dacă economia occidentală se bazează, în mare măsură, pe industria bancară, a serviciilor şi pe dezvoltarea tehnologiilor de vârf, a producerii şi vânzării de armament de înaltă performanţă, la celălalt pol găsim state care se pot susţine datorită exportului de petrol.

1.2.1 Studiu comparativ al statelor maritime din zona eurasiatică, Orientului Apropiat şi Africii de Nord

Plecând de la obiectivele lucrării, m-am concentrat pe analiza tipului şi nivelului economiei statelor maritime şi a flotelor acestora, din zonele ce pot avea o influenţă directă sau indirectă asupra României.

Având în vedere că toate războaiele care au afectat în mod major România ultimelor secole s-au desfăşurat pe placa turnantă eurasiatică, majoritatea datelor analizate vor viza această regiune. Am luat în calcul şi partea de nord a Africii, întrucât această regiune a fost în contact direct cu civilizaţia europeană şi arabo-islamică, a fost influenţată de către aceasta, iar în ultimul secol, a influ-

enţat viaţa continentului european. Chiar dacă schimbările politice din zona magrebiană nu a avut efecte majore asupra României, ţara noastră are o lungă experienţă a schimburilor politico - economice cu acest areal al statelor considerate ca făcând parte din categoria statelor slabe. În acelaşi timp, acestea au influenţat state europene cu care ţara noastră a avut şi are strânse relaţii, fapt care ne poate influenţa deciziile politice pe termen lung.

Regiunea Africii magrebiene se află în acest moment la începutul unor schimbări care este posibil să-i modifice statutul în mod fundamental şi anume, trecerea la un sistem de state post-colonial, bazat pe identitate naţională şi suveranitate. Faptul că la începutul lui 2011, multe ţări din cele două zone (magrebiană şi a Orientului Mijlociu) au fost afectate de primăvara arabă, demonstrează un anumit nivel de convergenţă politico-culturală a celor două entităţi regionale.

Cele 30 de state maritime din zona eurasiatică, a Orientului Apropiat şi zona Africii de Nord, analizate în această lucrare, (anexa nr. 1-19) se află pe poziţii diferite în ierarhia puterilor navale, datorită unei multitudini de cauze, dintre care cele mai importante ar fi:

– interesele statului în domeniul maritim;

– condiţiile politico-istorice ale dezvoltării statului şi relaţiile cu statele învecinate;

– politica statului reflectată în domeniul puterii maritime;

– capacitatea economică a ţării de a susţinere o putere navală;

– capacitatea guvernanţilor de a conştientiza necesitatea dezvoltării puterii navale;

– capacitatea guvernanţilor de a susţine puterea navală dezvoltarea acesteia într-un cadru coerent, prin programe desfăşurate pe mai multe decenii;

– nivelul de dezvoltare al cercetării şi al tehnologiilor utilizate în domeniul naval;

– mărimea populaţiei, gradul de instruire al acesteia şi nivelul conştiinţei maritime a naţiunii;

Capacitatea de acţiune a flotei unui stat ce nu-şi poate susţine economic o putere navală, poate fi "îmbunătăţită" de interesele unei mari puteri pentru regiunea respectivă. Aceasta de cele mai multe ori "sponsorizează" dezvoltarea flotei statului respectiv, pentru a controla zona de interes sau a menţine un anumit echilibru regional. Acest fapt l-am putut observa pe timpul războiului rece în evoluţia flotei turce, şi mai târziu, în evoluţiile flotelor unor state magrebiene.

Din analiza parametrilor economici, de populaţie şi a condiţiilor politice ale statelor maritime studiate, putem trage unele concluzii determinante asupra politicii de stat, în efortul de susţinere a poziţiei proprii în ierarhia puterilor navale.

Am reluat studiul puterilor navale din zona europeană, a Orientului Apropiat şi a celei Nord Africane, pentru a scoate în evidenţă factorii economici, industriali şi de populaţiei, care susţin dezvoltarea acestor puteri navale. Această analiză ne poate favoriza extragerea unor concluzii asupra posibilităţii sau imposibilităţii României de a-şi schimba actualul loc în ierarhia statelor maritime europene. Nu am abordat în acest subcapitol situaţia Statelor Unite, a Marii Britanii, a Federaţiei Ruse sau a Franţei, state situate pe palierele unul şi doi ale puterii navale, deoarece comparaţiile ar fi fost lipsite de relevanţă între aceste state şi România, astfel încât voi începe analiza cu statele aflate pe palierul trei al puterilor navale.

Nivelul trei al puterilor navale este reprezentat de Turcia, Germania, Italia, Spania şi Grecia.

Am să dezvolt mai mult situaţia politică, economică şi militară a Turciei, deoarece acest stat a influenţat ţara

noastră de-a lungul istoriei, iar prin rezultatele obţinute în ultimele decenii, îi putem previziona schimbarea poziţiei, ca viitor lider regional în zona de confluenţă a spaţiului european, caucazian şi a Orientului Apropiat. Poziţionarea geografică a Turciei, în zona extinsă a Mării Negre, apartenenţa la aceeaşi alianţă şi relaţiile în continuă dezvoltare în domeniul economic, politic şi militar va duce la apropierea dintre cele două state riverane la Marea Neagră în următoarea perioadă.

Turcia (ierarhizată pe locul cinci în topul puterilor navale, după SUA, Marea Britanie, Federaţia Rusă şi Franţa) (anexa nr. 1-19) este un bun exemplu de analizat în contextul tematicii dezvoltate în această lucrare. Evoluţia sistemului naval turc scoate în evidenţă faptul că, dacă la nivel politic există voinţă, un stat poate să-şi dezvolte cu eforturi coerente şi susţinute, o flotă modernă pe parcursul a două generaţii (60 de ani).

Turcia, un stat cu o populaţie apreciată la mai mult de 73 milioane,[20] (aflată pe locul 2 în Europa, după Germania), ce avea în 2010 un produs intern brut de 735,487 milioane USD, situându-se pe locul 17 în lume şi pe locul 8 în Europa (după Germania, Franţa, Marea Britanie, Italia, Spania, Rusia, Olanda) are una dintre cele mai mari rate de creştere din lume, după China.

Din punct de vedere al PIB-ului pe cap de locuitor, Turcia se situează în partea de jos a ierarhiei eurasiatice - pe locul 24 din cele 30 de state analizate -, în condiţiile unui PIB pe cap de locuitor de 10.472 USD, care este puţin peste cel al României.

În timpul primelor şase decenii ale republicii, între 1923 şi 1983, Turcia a abordat o dezvoltare pe baza unei stricte planificări bugetare, în care guvernul a impus li-

[20] George Cristian Maior, *Cunoaşterea strategică în Zona Extinsă a Mării Negre,* Editura RAO, Bucureşti, 2011, p. 148.

mitele de participare a sectorului privat în toate domeniile, încurajând puternic investiţiile străine directe. Turcia a înregistrat în ultimele patru decenii o creştere economică deosebită.

După o criză profundă a balanţei de plăţi la sfârşitul anilor 1970, Turcia a iniţiat un program de stabilizare în 1980. În perioada 1980-2001, aceasta a avut o economie relativ închisă şi puternic reglementată, pentru care strategia de dezvoltare principală a fost substituirea importului. Ca urmare, economia a fost aproape imună la şocurile externe.

În afară de stabilizarea economică, programul a vizat adoptarea unei strategii de creştere a exporturilor. Pentru acest scop, economia a fost liberalizată prin intermediul pieţei bazate pe reformele structurale.

Cei mai de succes ani au fost 1980-1987, perioadă în care Turcia s-a transformat într-o economie de piaţă puternică şi stabilă. Inflaţia a fost adusă în jos, de la un nivel cu trei cifre în 1980, la aproximativ 30%, în 1982.

Datorită creşterii rapide a exporturilor, alimentate atât de deprecierea cursului de schimb real, cât şi a unei strategii de promovare a exportului, rata de creştere a PIB-ului mediu între 1983 şi 1987, a fost de peste 6% pe an.

În 1983, Turcia a trecut la implementarea unor de reforme care au fost iniţiate de prim ministrul Turgut Ozal, având ca obiectiv principal, trecerea economiei de la un sistem izolat la un sistem bazat pe modelul de piaţă în sectorul privat. În timpul primilor doi ani ai programului, deficitul de cont a fost înjumătăţit de la un nivel de 5% din PIB, iar sectorul public a scăzut de la 10% din PIB, la mai puţin de 4%. Începând cu 1988, volatilitatea creşterii economice a crescut şi rata medie de creştere a scăzut până după criza financiară din 2001.

Reformele au impulsionat o creştere economică rapidă, care a fost totuşi marcată periodic de recesiuni şi

crizei financiare în 1994, 1999 şi 2001. Creşterea medie anuală de 4% a PIB, între 1981 şi 2003, chiar şi în condiţiile căderilor financiare care au zguduit Turcia.

Absenţa unor reforme fiscale profunde, combinate cu deficitele mari ale sectorului public un sector bancar slab şi o corupţie pe scară largă, au avut ca rezultantă o inflaţia mare, şi volatilitate macroeconomică crescută.

Pe parcursul anilor de succes, Turcia a fost condusă de către un guvern militar (1980-83) şi apoi de către un guvern civil (1983-1987), ales printr-o politică relativ represivă. Guvernul a relaxat politica fiscală începând din 1985. Democraţia parlamentară a fost restaurat abia în 1987, când un grup de vechi liderii politici, extrem de populişti, ai anilor '80, au câştigat alegerile.

În scopul de a compensa efectele politicilor salariale restrictive ale perioadei de stabilizare, guvernul a început un nou ciclu populist în 1989. În acel an, în sectorul public s-au acordat mari măriri de salarii, iar preţurile la produsele agricole au crescut considerabil. Anul 1989 este, de asemenea, unul din punctele de cotitură din istoria economică turcă, deoarece este anul în care contul de capital a fost complet liberalizată şi tarifele au fost reduse în mare măsură

Încetinirea economiei a continuat în 1989, dar s-a reuşit o recuperare rapidă în 1990. Războiul din Golf, din 1991, a determinat o ieşire bruscă de capital, ce a târât economia într-o nouă recesiune. În următorii doi ani, economia s-a bucurat de rate de creştere ridicate, în principal datorită reîntoarcerii fluxurilor de capital, dar nu a putut evita o severă criză bancară în 1994.

Criza economică din 2001 şi reformele iniţiate de ministrul de finanţe, Kemal Derviş, au dus la scăderea inflaţiei la un număr cu o singură cifră, atrăgând implicit la creşterea încrederii investiţilor străine şi micşorarea şomajului. Turcia şi-a deschis treptat pieţele prin reforme

economice, reducând controalele guvernului pentru investiţiile străine şi a accelerat privatizarea activelor deţinute de stat în industrie.

În perioada 2005 - 2009, inflaţia a fost controlată de către stat, fiind emisă pe 1 ianuarie 2005 o nouă monedă: lira nouă turcă, fapt ce a întărit derularea reformelor economice. În 1 ianuarie 2009, lira nouă turcească a fost schimbată cu o nouă monedă şi adusă la fosta denumire: lira turcească. Ca rezultat al continuării reformelor economice inflaţia a scăzut la 8,2% în 2005, iar rata şomajului la 10,3%.

Rata PIB a crescut în perioada 2002 – 2007, în medie cu 7,4%; fapt ce a făcut ca Turcia să aibă una dintre cele mai rapide creşteri economice din lume în timpul acelei perioade. În 2007, sectorul agricol reprezintă 8,9% din PIB, în timp ce sectorul industrial ajunsese la 30,8%, iar sectorul serviciilor reprezintă 59,3%. În agricultura anului 2007 Turcia avea concentrată 27,3% din forţa de muncă, ceea ce demonstrează un anumit grad de înapoiere a acestui sector, dar datorită nivelului deosebit de redus al salarizării, produsele agricole turceşti au penetrat masiv piaţa europeană.

În 2008 PIB-ul Turciei a scăzut la 4,5%, iar la începutul anului 2009 economia turcă a fost afectată de criza financiară globală. Corecţiile făcute pe timpul crizelor financiare din 1994, 1997, 2001, au consolidat sistemul bancar turc, astfel încât efectele crizei mondiale ce a început în 2008, au fost reduse semnificativ.

Economia turcă a devenit dependentă de industrie în majoritatea oraşelor din vestul ţării, şi mai puţin de agricultură. Totuşi, agricultura tradiţională rămâne un stâlp pentru economia turcă.

Turcia este una din naţiunile aflate în top-ul construcţiilor navale. În 2007, s-a situat pe locul 4 în lume (după China, Coreea de Sud şi Japonia) în ceea ce priveşte

numărul navelor construite şi pe locul 4 în lume (după Italia, SUA şi Canada) în ceea ce priveşte numărul iahturilor de lux comandate. Anexele nr. 2-3 şi 2-4 prin poziţiile pe care este clasată Turcia, susţin importanţa pe care o acordă acest stat construcţiilor şi comerţului maritim. Turcia are o industrie auto extinsă în creştere, care a produs în 2008, 1.147.110 vehicule; fiind pe locul 6 ca producător în Europa (după Marea Britanie şi înaintea Italiei), şi al 15 lea în lume.

După mai mulţi ani cu niveluri scăzute în atragerea capitalului străin, în 2007 Turcia a stabilit un real succes, atrăgând 21,9 miliarde dolari în investiţii directe străine. Derularea unor mari privatizări, creşterea şi stabilitatea economiei, schimbările din sectorul bancar şi din telecomunicaţii, începerea negocierilor pentru aderarea la UE, au contribuit la naşterea unui climat sănătos pentru investiţiile străine.

Exporturile anuale de produse agricole şi derivate prin procesare depăşesc 10 miliarde dolari. Turcia este al 7-lea mare producător mondial de legume-fructe, producţia anuală ajungând la 47 milioane tone.

Potrivit datelor Eurostat, PIB-ul pe cap de locuitor a atins 45% din media UE, în 2008. Sectorul turismului a avut o creştere rapidă în ultimii 20 ani şi a constituit o parte importantă a economiei. În 2008, Turcia a avut aproape 31 de milioane de vizitatori, fapt ce a contribuit cu 21,9 miliarde dolari la veniturile acesteia.

Alte sectoare active ale economiei turce sunt cel bancar, de construcţii civile şi industriale, navale, tehnică electrocasnică, electronice, textile, rafinarea uleiului, produsele petrochimice, minerit, prelucrarea produselor de fier şi oţel şi industria auto.

Turcia susţine un proiect de oleoduct între porturile sale, Samsun de la Marea Neagră, şi Ceyhan - Mediterana, care serveşte deja drept terminal pentru oleoductele care aduc petrol azer şi irakian.

Economia turcă a ieşit dintr-o gravă recesiune în ultimul trimestru al lui 2009, cu un PIB în creştere cu şase la sută, după o contracţie de patru trimestre. Aceasta a progresat cu 5,5 la sută în cel de al treilea trimestru al lui 2010 în ritm anual, conform datelor oficiale. A avut o creştere de 11,8 la sută în primul trimestru al anului 2010 şi de 10,2 la sută în cel de al doilea, iar 2011 a fost încheiat cu o creştere de 5,5 la sută. Turcia de o flotă comercială dezvoltată, cu infrastructuri portuare şi şantiere navale, care asigură un trafic maritim dezvoltat şi reparaţia navelor proprii.

Din punct de vedere militar, Turcia reuşeşte să-şi construiască şi repare în şantierele proprii, toate tipurile de nave şi submarine din dotare, fiind pregătită la momentul actual să intre în competiţie cu integratorii de sisteme militare.

Turcia este un exemplu reuşit de creştere a unei puteri maritime, într-un timp relativ scurt, într-o zonă de puternic interes atât al Alianţei Nord Atlantice, Uniunii Europene, cât şi al statelor islamice şi Federaţiei Ruse, care, în acest moment, îşi arată din ce în ce mai des poziţia de lider regional.

Diferenţele în modul de obţinere şi susţinere a puterii navale de către diferite state sunt foarte mari. Turcia nu a renunţat la aspiraţiile de putere regională, având o diplomaţie şi o politică agresivă, cu accent pe zona musulmană, pentru a recupera influenţa pierdută în secolul al XIX-lea. Faptul că Turcia a fost timp de două-trei secole o putere navală ce a controlat Marea Neagră şi Marea Mediterană a produs schimbări majore în conştiinţa colectivă şi a rămas adânc imprimată în conştiinţa elitei turce.

În acest moment, Turcia deţine flote puternice la patru mări (Marea Neagră, Marmara, Egee, Mediterana) şi controlul strâmtorilor Bosfor şi Dardanele, fapt ce con-

stituie un element de o deosebită greutate în ziua de astăzi şi va constitui un element determinant şi în viitor.

Un alt stat ce se situează pe nivelul trei al puterilor maritime este Germania.

Aceasta deţine locul şase în ierarhia forţelor navale analizate. Este o naţiune cu o pronunţată conştiinţă continentală, lider economic şi politic european, ce îşi menţine puterea navală şi puterea maritimă fără mari eforturi pe primele locuri în lume. În cazul Germaniei, nu este vorba de susţinerea puterii maritime de o conştiinţă maritimă sau de o sensibilizare a poporului german asupra necesităţii puterii maritime, ci de un lucru care trebuia făcut de un popor disciplinat, cu o ierarhizare foarte clară a priorităţilor naţionale, pentru a obţine şi menţine poziţia pe care se află, în lume.

Germania are una dintre cele mai dezvoltate economii, a treia din lume ca mărime, (după Statele Unite şi Japonia), fiind a cincea din lume în ceea ce priveşte puterea de cumpărare şi prima din Uniunea Europeană. Economia mării depinde, în mare măsură, de industrie. Aceasta s-a dezvoltat pe baza unor resurse de subsol foarte importante: cărbunii (lignit-locul I pe glob şi huilă). Germania este a doua producătoare europeană, după Rusia, de energie electrică, obţinută mai ales în termocentrale şi atomocentrale.

Începuturile erei industriale, au marcat Germania ca lider european, inovator şi beneficiar al unei economii puternice. „Germania se află pe primele locuri în lume în zona exporturilor, şi generează un surplus comercial de 165 de miliarde. Sectorul servicii contribuie cu aproximativ 70% la PIB-ul total, sectorul industrie cu 29,1%, şi sectorul agricultură cu 0,9%”[21]. Marea majoritate a produselor sunt din domeniul construcţiilor de automobile, utilaje

[21] http://ro.wikipedia.org/wiki/Germania citat la 26.03.2012

mecanice, metalurgie şi bunuri chimice. „Germania este cel mai mare producător de turbine de vânt şi tehnologia puterii solare din lume. Cele mai mari târguri şi congrese internaţionale de comerţ din fiecare an au loc în oraşe germane, cum ar fi Hanovra, Frankfurt şi Berlin”[22].

Dacă facem o ierarhie a celor mai mari 500 de companii din lume, listate la bursă, vom găsi în acest top organizat 37 de companii cu sediul în Germania. O parte din cele mai mari companii din acest top „poartă numele de: Daimler, Volkswagen, Allianz, Siemens, Deutsche Bank, E.ON, Deutsche Post, Deutsche Telekom, Metro şi Cash & Carry”[23]. Germania fiind una din principalele susţinătoare a integrării economice şi politice europene.

Germania este un puternic furnizor de tehnologie în domeniul naval, cu relaţii foarte strânse cu celelalte mari puteri europene, dezvoltând corporaţii multinaţionale în domeniile de vârf ale sistemelor militare, aeronautice şi navale. Aceasta şi-a focalizat, în ultimele decenii, atenţia asupra Turciei şi Greciei, cărora le-a furnizat tehnologii de bună calitate în domeniul naval.

Italia (locul şapte) şi Spania (locul opt), sunt naţiuni cu o conştiinţă maritimă puternică, cu o economie dezvoltată, cu un PIB (GDP) care le situează le locurile şapte respectiv nouă în lume (anexa nr. 1-2). Au populaţii situate la nivelul de sus al statelor medii, 58 respectiv 40 mil. de locuitori. Sunt state care nu fac eforturi mari pentru susţinerea capacităţilor militare, alocând 1,8%, respectiv 1,3% din PIB pentru acest domeniu, fapt ce va duce, în timp, la erodarea profundă a nivelului de performanţă al marinei, forţelor terestre şi al aviaţiei.

Pe locul nouă în ierarhia puterilor navale se află Grecia.

[22] *Idem*
[23] *Idem*

Scriitorul francez Edmond About scria, în 1858 : „Grecia este singurul exemplu cunoscut de ţară care se află în faliment din ziua în care s-a înfiinţat. Dacă Franţa sau Marea Britanie s-ar afla în această situaţie timp de doar un an, acest lucru ar conduce la adevărate catastrofe. Grecia a trăit mai mult de douăzeci de ani în deplină linişte cu falimentul ei”[24]. Constatăm astăzi că Greciei i-au mai trebuit încă o sută cincizeci de ani, după cei douăzeci de ani ai lui About, ca să ajungă la faliment. Este o remarcă realistă făcută acum un secol şi jumătate, care a fost certificată abia în ultimii ani, în condiţiile în care, imposibilitatea autosusţinerii Greciei era un fapt cunoscută în toată lumea.

Analizând indicatorii economici ai Greciei, putem observa efortul de salutat al acesteia, de a contrabalansa influenţa turcă în zona de est a Mării Mediterana. La o populaţie de 10.668.354 locuitori, de şapte ori mai mică decât cea a Turciei, aceasta susţine în Forţele Navale, 20.000 de oameni, (comparativ cu cei 55.000 de militari turci).

Cu un produs intern brut pe jumătatea Republicii Turcia (330,780 mil. USD) (anexa nr. 1-2), Grecia alocă 4,30% sectorului militar (anexa nr. 1-1), fapt ce a dus în timp la grave derapaje economice ce au grăbit alunecarea acesteia spre criză.

În actuala situaţie a Greciei, valabilitatea statisticilor poate fi pusă la îndoială şi este posibil ca alocările pentru bugetarea Forţelor Navale să fie totuşi mult mai mari, pentru a contrabalansa presiunea navală turcă din zonă. În momentul de faţă, Grecia susţine o flotă modernă, aflată doar la patru poziţii în urma Turciei; cu opt submarine, 14 fregate, 18 nave rapide purtătoare de rachete, şase avioane de cercetare maritimă, şi 19 elicoptere

[24] http://www.presseurop.eu/it/content/article/, citat la 26.03.2012.

maritime şi 26 nave de desant, fapt impresionant pentru această naţiune mică, fără resurse deosebite.

Grecia este un exemplu în care o naţiune relativ mică, cu o puternică conştiinţă maritimă, şi-a creat o putere navală, pentru a-şi păstra identitatea statală, dezvoltând în mod unitar şi eficient toate componentele puterii navale.

Grecia şi-a dezvoltat o flotă care se poate constitui într-un exemplu pe care l-ar putea urma şi România într-un efort coerent, pentru construirea unei flote echilibrate, care să răspundă nevoilor unui stat maritim modern.

Pe palierul al 4-lea al nivelului puterii navale se situează Iran, Egipt, Olanda, Portugalia, Suedia, Israel şi Norvegia, state care au între 3.000 şi 18.000 de oameni în marină. Este un grup eterogen de state maritime, care au ajuns pe o poziţie ridicată în ierarhia puterilor navale pe considerente diferite.

Iranul şi Egiptul sunt state ale extremelor din punct de vedere al parametrilor analizaţi. Au populaţii mari: 68.017.860, respectiv 77.505.756 locuitori, (anexa nr. 1-19) un indice de creştere demografică serioasă, cu un produs intern brut pe cap de locuitor destul de mic: 11.172 $ respectiv 6.123 $, cu alocări de nivel mediu pentru cheltuieli militare: 2,5% şi 3,40% din PIB (anexa nr. 1-1), pentru a susţine armate aflate într-o stare de conflict perpetuu. Egiptul datorită poziţionării sale strategice la canalul Suez, primeşte o puternică susţinere din partea americană şi britanică, pentru a avea controlul în această zonă sensibilă. În aceste condiţii alocarea a 3,4% din PIB-ul egiptean nu scoate în evidenţă adevăratul efort pentru susţinerea armatei, în general, şi a flotei, în particular. Au o politică navală foarte apropiată de cea a ţărilor din zona magrebiană: Algeria, Libia şi Siria, state aflate pe palierul cinci al puterii navale.

Israelul, stat mic cu populaţie de 6.276.883 locui-

tori (de 3,5 ori mai mică decât a României), cu un PIB de 194.825 mil. USD, dispune de un produs intern brut pe cap de locuitor ridicat: 28,393 $, de 2,7 ori mai mare decât al României. Are o flotă modernă cu o încadrare de 9.500 de oameni, destul de apropiată de cea a României (8.250 de oameni), având o alocare bugetară foarte mare pentru domeniul militar: 7,3%, care o situează pe primul loc în lume. Dispune de 5 submarine, 3 corvete multifuncţionale, 10 nave rapide purtătoare de rachete, 3 avioane de cercetare şi 7 elicoptere navale.

Având în vedere nivelul flotei israeliene, aceasta poate fi un exemplu pentru România ca forţă echilibrat dezvoltată, dispunând de nave multifuncţionale cu o mare putere de analiză a informaţiei şi o mare putere de foc. Israelul are o lungime a litoralului de dimensiuni comparabile cu cele ale României, dacă acest element mai poate fi considerat de greutate în secolul al XXI-lea, în detrimentul intereselor unui stat asupra oceanului planetar.

Olanda, stat dezvoltat, cu o conştiinţă maritimă deosebită, se află pe locul 16 în lume din punct de vedere al PIB-ului şi pe locul şase în Europa, din punct de vedere al PIB-ului pe cap de locuitor (anexa 3-19). Este o ţară cu o populaţie de nivel mediu din punct de vedere al numărului de locuitori (16,5 milioane), foarte bine calificată şi remunerată (locul doi din punct de vedere al PIB-ului pe cap de locuitor). Olanda şi-a dezvoltat industriile de vârf ale domeniului militar, fiind unul din cei mai mari exportatori de tehnologie militară.

Cele mai importante industrii ale Olandei sunt sectoarele agroalimentar, chimic, cel al rafinării petrolului şi cel al maşinilor electrice şi electrocasnice (cea mai importantă companie din acest domeniu fiind Philips). Agricultura este mecanizată şi angajează 4% din populaţia activă.

Rotterdam este cel mai mare port maritim din lume (volum intrări/ieşiri 303,4 milioane tone metrice în

2000) şi al 5-lea port pentru containere (după Hong-Kong, Singapore, Kaohsiung, Pusan), în timp ce Schiphol – Amsterdam este al 4-lea aeroport european pentru traficul de călători si mărfuri (după Londra, Frankfurt, Paris).

Principalele ramuri industriale sunt: industria metalurgică, industria textilă, a construcţiilor de maşini, industria alimentară, industria chimică, electrotehnică, petrochimică, industria hârtiei şi tipăritului, a confecţiilor şi pielăriei. Olanda are un sector agricol foarte bine dezvoltat.

Principalele domenii dedicate serviciilor sunt: bancar, asigurări, telecomunicaţii, transporturi.

Olanda are o flotă foarte bine proporţionată, cu dezvoltarea sistemelor ofensive de înaltă tehnologie, lăsând dezvoltarea componentei defensive pe vechiul său aliat, Belgia. Procentul alocat cheltuielilor militare (1,90%) nu este mare, dar raportat la PIB, înseamnă o sumă foarte mare acordată armatei, cu accent pe forţele navale.

Nivelul 5 al puterilor navale este ocupat de Polonia, România, Ucraina, Bulgaria, Libia, Siria şi Algeria.

Statele europene, foste socialiste, au un produs intern brut cuprins între: 47.000 mil. USD în cazul Bulgariei raportat la o populaţie de 7,4 mil. şi 430.000 mil. USD, la 38,8 mil. locuitori USD, în cazul Poloniei, cu un produs intern brut pe cap de locuitor cuprins între 11.000 USD în cazul României şi Bulgariei, şi 18.000 în cazul Poloniei.

Alocările celor trei state pentru apărare sunt sub 2,3%, procent considerat ca fiind pragul de alocare minimală pentru o uşoară evoluţie a capabilităţilor operaţionale ale unei armate. O alocare de 2,3% ar da posibilitatea ca într-un viitor previzibil aceste state să-şi poată aduce o contribuţie minimă la efortul în care s-au angajat faţă de statele partenere NATO. Rezultatul acestei subbugetări cronice se manifestă în aducerea sistemelor navale la limita supravieţuirii.

Libia, Siria şi Algeria sunt state cu alocări bugetare

mari pentru susţinerea cheltuielilor militare: între 3,30% şi 5,90%. Toate cele trei state de pe acest palier, plus Egipt şi Iran, sunt state cu economii slab dezvoltate, ce fac eforturi mari pentru susţinerea conflictului arabo-israelian.

În această perioadă, în statele analizate din nordul Africii şi Orientul Apropiat, au avut loc schimbări puternice la nivelul de vârf al sistemelor politice. Sunt state cu concepţii diferite, culturi diferite, în care funcţionează, de secole sau milenii, cu totul alte reguli şi legi la nivelul comunităţilor locale - gen şaria, iar a le judeca din punctul de vedere al culturii occidentale s-ar putea să fie greşit, iar concluziile să nu fie reale. Mişcările sociale s-au datorat, pe de o parte, unei lungi presiuni civilizaţionale occidentale asupra popoarelor islamice şi pe de alta, presiunii marilor puteri occidentale cu interese într-o zonă cu mari rezerve petroliere.

Nivelul 6 este ocupat la un pol de către Danemarca, Finlanda şi Belgia, state cu economii performante, ce au un produs intern brut pe cap de locuitor apropiat de 35.000 USD, care şi-au asigurat un sistem politico-militar adaptat la nivelul populaţiei şi economiei de care dispun. Dacă Danemarca şi Finlanda au sisteme defensive naţionale, Belgia s-a orientat spre o organizare adaptată realităţii istorice a Ţărilor de Jos, în care şi-a dezvoltat foarte bine sistemul defensiv al domeniului războiului minelor, în condiţiile în care Olanda a dezvoltat sistemul ofensiv bazat pe nave din clasa fregatelor şi submarinelor. Sistemele dezvoltate acoperă întreg spectrul naval, de la învăţământ, cercetare, instruire, dotare, până la acoperirea misiunilor specifice la cel mai înalt nivel posibil.

Finlanda, de asemenea, şi-a dezvoltat sistemul luptei antimină la un înalt nivel tehnologic, dar, în acelaşi timp, neavând relaţii istorice apropiate în regiune, şi-a dezvoltat un sistem ofensiv pentru zona apropiată, pe nave rapide purtătoare de rachete.

La celălalt pol al nivelului şase, se află Albania, Georgia şi Tunisia cu un produs intern brut pe cap de locuitor mic, între 4.000 şi 8.000 USD, ţări care nu au posibilitatea susţinerii unor flote. Toate cele şase state au populaţii mici, cuprinse între 5 şi 10 milioane, cu doar 2-3.000 de oameni încadraţi în Forţele Navale.

Din analiza comparativă a celor 30 de state, se poate scoate în evidenţă faptul că pentru a susţine o putere navală sunt necesari trei factori: o economie dezvoltată, o populaţie mare şi o voinţă politică puternică pentru a crea, menţine şi moderniza o flotă şi infrastructura aferentă existenţei acesteia.

Pe primele patru paliere de putere se află state cu populaţii mari, cu economii prospere şi suprafeţe apreciabile. Excepţiile de la regulă sunt puţine, fiind suplinite de o politică de stat agresivă în domeniul naval.

Pe ultimele două paliere, se află extremele: un pol îl constituie statele mici şi medii cu economii slabe, aflate pe ultimele zece locuri din cele 30 analizate, cu un PIB pe cap de locuitor sub 10.000 USD, iar la polul celălalt se află tot state mici, dar cu cel mai mare nivel de dezvoltare, având un produs intern brut pe cap de locuitor peste 47.000 USD.

1.2.2 Zona extinsă a Mării Negre, spaţiu de confluenţă a intereselor româneşti europene şi mondiale

La începutul anilor 1900, Nicolae Iorga afirma că „popoarele se schimbă, aşezămintele de stat capătă altă înfăţişare, ideile care domină omenirea nu sunt aceleaşi, dar marile probleme regionale persistă”[25].

În condiţiile geopolitice de la începutul noului mi-

[25] Apud, Vasile Simileanu, *Complexul Geopolitic, Geostrategic şi Geoenergetic Ponto-Danubian*, în „Revista Geopolitica”, 2011, Editura Top Forum, Bucureşti, p. 5.

leniu, România „reprezintă cea mai importantă piatră de temelie pentru tranziţia, stabilitatea şi securitatea în Europa de sud-est – acea parte a Europei care este acum interfaţa Europei Occidentale cu noua zonă de interes devenită cunoscută sub numele de «Orientul Mijlociu Extins». Astfel politica externă şi de securitate a României este importantă nu numai pentru România şi nici chiar numai pentru regiune. Este importantă pentru Europa şi pentru Alianţa Nord Atlantică al cărei nucleu este NATO”[26].

Marea Neagră este o zonă de confluenţă a intereselor puterilor din zonă: Uniunea Europeană, Rusia şi Turcia. România ca stat riveran ce are o Zonă Economică Exclusivă de dimensiuni apreciabile (aproximativ suprafaţa a 3 judeţe), susţine armonizarea intereselor proprii cu cele ale celorlalte state riverane Mării Negre. „Această regiune a fost considerată un centru geopolitic, o punte între civilizaţii sau un teren de confruntare între vechi şi noi rivalităţi”[27]. Faptul că fiecare ţară are propriile interese în zonă, care pentru majoritatea statelor, cu excepţia Federaţiei Ruse, nu se reduc numai la logica jocului cu sumă nulă, fac activitatea de armonizare a obiectivelor comune să aibă sorţi de izbândă pe termen mediu.

În condiţiile geopolitice şi geostrategice ale noului început de mileniu, România printr-o politică internaţională coerentă, dezvoltată pe o perioadă mare de timp, ar dori să joace un rol de factor coagulant în regiunea extinsă a Mării Negre, pentru extinderea intereselor Uniunii Europene în această zonă. Din păcate, pentru România, liderii majori în zonă au rămas liderii istorici, Rusia şi Turcia, care au de multe decenii interese diplomatice co-

[26] Chris Donnelly, Prefaţa la *Noul aliat*. George Maior, *Regândirea politicii de apărare a României la începutul secolului XXI,* Editura RAO International Publishing, Bucureşti, 2009,p. 9.
[27] George Cristian Maior, *op. cit.*, p. 17.

mune în zona Mării Negre şi a celei caucaziene, din care o parte se referă la un subiect foarte sensibil pentru Uniunea Europeană, traseele energetice dinspre zona caucaziană spre Europa.

Regiunea extinsă a Mării Negre formează nucleul unui sistem geoeconomic şi geostrategic în evoluţie, care leagă centrul Europei de Asia Centrală, ce asigură coridoarele energetice dinspre rezervele caspice şi bogăţiile minerale ale Asiei Centrale, spre Europa. Drumul mătăsii este reluat în zilele noastre de traseul bogăţiilor Asiei Centrale spre Europa Centrală şi de Vest.

În poziţia sa de membru NATO şi stat al Uniunii Europene, aflat într-un spaţiu de confluenţă directă cu lumea islamică în expansiune şi regiunea caucaziană cu frământările ei datorate unei reaşezări istorice, România ar putea să-şi fructifice poziţia geopolitică în condiţiile unei înalte diplomaţii sau ar putea să fie utilizată de alţi actori regionali pentru a le reprezenta interesele.

În ultima perioadă, Turcia, după obţinerea unei consolidări economice, politice şi militare în regiune, se transformă dintr-un preţios aliat occidental, promotor al intereselor occidentale în zonă, într-un jucător activ, care are propria agendă diplomatică, politică şi militară, ce sunt de multe ori în contradicţie cu directivele de la Washington şi cu interesele europene.

Turcia se transformă dintr-un purtător de cuvânt şi susţinător al lumii occidentale în zona islamică, într-o putere regională cu strânse relaţii în zona musulmană, care reuşeşte să fructifice relaţiile cu marii săi vecini, în interes strict naţional.

În acest moment, o importanţă deosebită pentru întreaga zonă o constituie coridorul de resurse energetice din zona caspică, în care un rol important pentru realizarea programelor îl au Turcia şi Federaţia Rusă.

În regiunea caspică, statele apărute după căderea

URSS încearcă să-şi redefinească identitatea naţională prin distanţarea de Moscova, în condiţiile inexistenţei unei încrederi reciproce între statele din zonă.

În condiţiile în care Marea Neagră constituie o mare europeană, Uniunea Europeană are nevoie, pe lângă portul Rotterdam la extremitatea nord vestică, de un al doilea port la extremitatea estică a continentului - Constanţa - pentru extinderea relaţiilor economice cu statele asiatice, pe "Drumul Mătăsii". În acest fel, România ar putea deveni parte a strategiei ″podului eurasiatic″, fapt ce ar consolida poziţia ţării noastre în Zona Extinsă a Mării Negre. La acesta, dacă mai coroborăm efectele implicării României în cele trei mari proiecte energetice din zonă: gazoductul Nabuco, proiectul AGRI* din domeniul gazelor naturale şi oleoductul PEOP în domeniul petrolului, s-ar putea modifica în bine poziţia pe care o ocupă România în zonă.

1.3. DEZVOLTAREA PUTERII NAVALE A FORMAŢIUNILOR STATALE ROMÂNEŞTI ŞI A ROMÂNIEI

În istoriografia românească veche vom găsi puţine izvoare care să ne evidenţieze înainte de secolul al X-lea dezvoltarea unei puteri maritime sau fluviale. Abia începând cu secolul al XIV-lea întâlnim în adnotările de la curţile regale europene sau în înscrisurile comerciale ale Comunei Ligure referiri la dezvoltarea unei puteri militare terestre şi navale în vestul Mării Negre ce-şi va face simţită prezenţa în luptele cu puterile navale din zonă.

* Interconectorul Azerbaidjan – Georgia – România şi Ungaria,

1.3.1 Dobrotici ridică prima putere navală a unei formaţiuni statale româneşti, la vestul Mării Negre

Cele mai vechi scrieri referitoare la puterea navală a formaţiunilor statale româneşti le întâlnim pe timpul lui Balica[28] (1320-1347) despot al Ţării Cărvunei, ce se va constitui în nucleul ţinutului dobrogean[29]. Acest ţinut cuprindea oraşele-port: Varna, Calliacra, Cărvuna, Pangalia.

Având în vedere că în întreaga literatură românească puterea maritimă a fost foarte puţin legată de numele întemeietorilor Dobrogei, am considerat că este necesar să scot în evidenţă această perioadă, deoarece în secolul al XIV-lea apare prima putere maritimă ce se dezvoltă în perimetrul carpato-danubiano-pontic, recunoscută de puterile epocii.

Balica, Dobrotici şi Ivanco reprezintă conducătorii români care au fost în măsură să ridice cea mai mare putere navală în vestul Pontului Euxin în secolul al XIV-lea; fapt singular în istoria românilor.

Despotul Balica, datorită puterii militare de care dispunea, sprijină luptele pentru succesiunea la tronul Imperiului Bizantin. „La cererea împărătesei Ana de Savoia, a trimis 1.000 de ostaşi sub conducerea fraţilor săi, Dobrotici şi Teodor să sprijine împărăteasa bizantină, mama lui Ioan al V-lea Paleologul, împotriva lui Ioan al VI-lea Cantacuzino”[30].

Din desfăşurarea evenimentelor, putem trage concluzia că acest conducător dobrogean deţinea suficiente

[28] În memoriile lui, scrise de călugărul athonit Ioasaf, Împăratul Ioan al V-lea Cantacuzino (1347-1354), arăta că în anii 40 ai secolului al XIV-lea domnea în Ţara Cărvunei *„un oarecare Balica, arhonte al Cărvunei”*.

[29] Amintită pe la 1230, într-o diplomă emisă de Ţarul Ioan Asan al II-lea (1218-1241).

[30] Gelu Rusu, *Reşedinţele despoţilor dobrogeni. Secolul al XIV-lea*, Editura Universităţii Ovidius, Constanţa, 1997, p. 98

forţe pe uscat şi pe mare, care să-i permită să intervină într-un conflict declanşat la vârful societăţii bizantine. În urma acestei intervenţii, Dobrotici - fratele lui Balica - ocupă câteva porturi bizantine, pe care, după încetarea conflictului între părţi, nu le mai cedează înapoi Bizanţului. Ioan Cantacuzino declanşează o expediţie de pedepsire împotriva lui Dobrotici, care se retrăsese în puternica cetate-port Midia, de unde conducea ostilităţile.

Cantacuzino nu a reuşit să-l înfrângă pe Dobrotici, însă acesta din urmă, din raţiuni diplomatico-militare, a cedat, în final, împăratului bizantin cetatea-port Midia. În schimbul Midiei, Dobrotici a primit ţinutul Caproniei şi a fost înscris în rândul celor mai străluciţi strategi ai Romei.

Dobrotici (1348-1385/1386), rămas supus al Bizanţului, îşi extinde teritoriile prin luptă, spre sud şi sud-vest, ocupând întreaga ieşire la mare a ţaratului bulgar de la Târnovo.

În continuare, va cuceri de la Ivan Alexandru fostele cetăţi greceşti din sudul Dobrogei, Anahialos şi Mesembria, astfel încât teritoriile lui Dobrotici acoperă toată coasta vestică a Pontului Euxin până la gurile Dunării.

În jurul anului 1370, Dobrotici ia în stăpânire oraşele-port de pe malul drept al Dunării, iar la mare cucereşte Pangalia (Mangalia)[31].

În 1379, navele lui Dobrotici participă alături de flota veneţiană la blocada şi asediul Constantinopolului. În urma acţiunii navale desfăşurate, împăratul Andronikos al IV-lea este detronat, iar pe tronul Imperiului Bizantin este repus Ioan al V-lea Paleologul (1 iunie 1379).

În perioada 1360-1386 Dobrotici şi fiul său Ivanco, sprijiniţi de Ţara Românească, se angajează într-un lung

[31] *** *Din istoria Dobrogei*, vol. III, Editura Academiei României, Bucureşti, 1965-1971, p. 352.

conflict naval cu Republica Genoveză, pentru cucerirea cetăţilor de la gurile Dunării: Vicina, Chilia şi Lykostomo, centre comerciale incluse organic în cadrul imperiului colonial ligur din Pontul Euxin.

Ca urmare a acţiunilor navale ale despotului Dobrotici, Comuna ligură îşi vedea contestată stăpânirea asupra zonelor de la gurile Dunării, controlul asupra comercializării grâului Ţării Româneşti şi a traficului comercial din vestul Mării Negre. În anul 1360 se declanşează războiul dobrogeano-genovez, ce se va prelungi până în 1387 şi va înregistra maximul conflictului între anii 1373-1375.

Din cauza presiunii forţelor lui Dobrotici, autorităţile coloniale genoveze au luat decizia ca vasele lor comerciale ce se deplasau pe fluviu şi în apele costiere din vestul Mării Negre, - în care acţionau galerele dobrogene -, să fie organizate în convoaie protejate de galere armate de război. Expresia „galerele piraţilor domnului Dobrotic”[32] nu este una doar de conjunctură, ci ea are menirea de a exprima o realitate clară, aceea că atacurile împotriva vaselor genoveze nu erau opera unor piraţi care acţionau pe cont propriu, ci era acţiunea concertată a flotei despotului de la Calliacra.

În aceeaşi perioadă, apare pericolul tătar în nordul Dobrogei. În faţa acestei ameninţări, conducătorul Ţării Româneşti în alianţă cu Dobrotici îi înfrânge pe tătari în 1370 şi intră în posesia cetăţii-port Chilia.

Arhiva comercială genoveză redactată la Lykostomo între 18 şi 20 septembrie 1373, confirmă capturarea de către galerele despotului Dobrotici a mai multor nave genoveze ce navigau spre Pera. Printre navele capturate se afla şi o galeră de luptă ce primise misiunea de a

[32] Apud Vasile Mărculeţ, *Conflictul Dobrogeano-Genovez* (1360-1387) p. 372, în revista „Ex Ponto”: într-un contract de vânzare-cumpărare al unui vas comercial, redactat la Chilia de notarul Antonio di Ponzò la 20 octombrie 1360, se menţionează că armatorii semnatari, s-au grăbit să recurgă la acest lucru *„de teama galerelor piraţilor domnului Dobrotici*”.

asigura protecţia vaselor comerciale şi de „apărare a insulei Licostomo" (insula Şerpilor). Acţiunile navale ale lui Dobrotici au pus în dificultate comunicaţiile navale genoveze între Crimeea şi Bosfor şi la gurile de vărsare a Dunării. ,,Iminenta închidere a rutei maritime ce lega Caffa, din Crimeea, de Pera, din Bosphor, de-a lungul litoralului vest-pontic, de către navele despotului Dobrotici, a determinat angajarea masivă în conflict a Caffei şi Perei. Actele Massariei din Caffa confirmă înarmarea, la 15 februarie, şi respectiv la 12 octombrie 1374 a galerelor comandate de Martino di Mari şi Paolo di Reza, din «causa guerre Dobrodize». Din nou, la 13 martie 1375, cu «occasione guerre Dobrodize», autorităţile din Caffa mai înarmau o galeră, se pare a aceluiaşi Paolo di Reza, pentru a participa la luptele cu vasele lui Dobrotici"[33].

Imposibilitatea de a ajunge la o înţelegere sau de a-l învinge pe Dobrotici, obligă Comuna Ligură în 1383 să instituie o puternică blocadă maritimă împotriva statului dobrogean. Prin această acţiune navală genovezii au reuşit pe parcursul a trei ani să limiteze navigaţia navelor spre şi dinspre porturile dobrogene. Blocada genoveză a fost ridicată în urma presiunii Republici Veneţiene, care se afla în strânsă alianţă cu arhontele Dobrotici.

La terminarea conflictului dobrogeano-genovez, Ivanco - fiul lui Dobrotici - încheie cu Comuna Ligură, pe 27 mai 1387, Tratatul de pace la Pera. Din analiza tratatului dobrogeano-genovez, putem trage concluzia că a fost un tratat de compromis, încheiat în urma unor acţiuni militare cu final indecis.

Tratatul, dincolo de prevederile dezavantajoase de natură comercială pentru Principatul Cărvunei, scoate în

[33] Vasile Mărculeţ, Consideraţii asupra implicării Dobrogei şi Ţării Româneşti în relaţiile internaţionale din spaţiul mediteraneano-pontic în deceniul opt al secolului XIV, Revista PEUCE, S.N. VII, 2009, p. 394.

evidenţă faptul că cele două părţi erau două entităţi politice situate pe poziţii de deplină egalitate. Acesta a fost încheiat după 30 de ani de conflicte navale şi terestre, în care Genova, cu toată puterea sa navală, nu a reuşit să se impună în faţa despotului dobrogean.

Prin tratatul de la Pera, Genova recunoştea indirect ţinutul lui Dobrotici, ca principală putere din vestul Mării Negre.

„Acţiunea lui Dobrotici a declanşat, începând cu mijlocul secolului al XIV-lea, o mişcare de integrare în hotarele statului său a teritoriilor din sud-vestul şi din nordul istmului danubiano-pontic. Concomitent, Dobrotici şi-a angajat statul într-o politică de mare anvergură, angrenându-se în dispute pentru hegemonie în zonă, la concurenţă cu thalassokraţiile italiene, genoveze, veneţiene şi cu Imperiul Bizantin”[34]. De la Dobrotici încoace foarte puţini conducători ai statelor precursoare României, sau României, au fost în măsură să mai realizeze acelaşi lucru.

Dobrotici trebuie menţionat ca fiind primul conducător statal român, care a dezvoltat şi deţinut o putere navală redutabilă, cu care a reuşit să cucerească cetăţile port de pe coasta vestică a Mării Negre, blocând ieşirea la mare a Ţaratului Bulgar, prin ocuparea coastei de vest a Pontului Euxin, până la graniţa cu Imperiul Otoman. Baza flotei lui Dobrotici era constituită din galerele cu mai multe rânduri de rame, capabile să naviga pe fluviu şi pe mare.

În acţiunile sale militare, Dobrotici s-a aliat cu Basarab I împotriva Ţarului Bulgar şi al genovezilor, fapt ce demonstrează încă o dată o origine comună valahă a celor doi despoţi şi nu slavă, cum încearcă să acrediteze unii istorici slavofili, plecând de la terminaţia "ici" a numelui acestuia.

Dobrotici, prin puterea navală de care dispunea, a reuşit să pună în dificultate timp de treizeci de ani Imperiul

[34] Vasile Mărculeţ, *op. cit.*, p. 394.

Genovez, care deţinea controlul Mării Negre şi al coloniilor comerciale de pe coastele acesteia, fiind una din marile puteri navale ale secolului al XIV-lea alături de veneţieni.

Un alt fapt care întăreşte ideea că Dobrotici crease o putere navală în vestul Pontului Euxin, este şi faptul că a participat cu navele sale la blocada Constantinopolului şi s-a implicat în luptele ce se duceau la vârful Imperiului Bizantin.

Prin întreaga sa acţiune, timp de 40 de ani, a demonstrat că principatul Dobrogei este o putere navală redutabilă, care prin acţiunile navale pe care le-a desfăşurat a pus în dificultate marile puteri navale ale epocii.

În zona continentală a Principatelor Române, descoperim în secolele XI-XIII o semnificativă viaţă comercială, susţinută de mijloacele de navigaţie pe apele interioare. În văile Mureşului, Tisei, Dunării şi Oltului, folosirea corăbiilor pentru transportul sării şi a mărfurilor este continuată şi dezvoltată în secolele XIV-XVI, prin schimburi comerciale intense între spaţiul românesc, coastele Mării Negre şi ale Mediteranei.

Contactul cu civilizaţiile maritime: greacă, romană, genoveză şi veneţiană au făcut ca românii să fie în măsură să-şi construiască propriile nave cu vele în şantierele de la Chilia şi Cetatea Albă. ,,Navele de luptă de tipul dromoanelor şi pamfilelor, utilizate în special în Marea Mediterană, sunt consemnate a fi folosite alături de cele româneşti de tipul şăicelor, caiacelor şi pânzarelor şi în spaţiul românesc”[35].

Basarab I (1310-1352) a deţinut o flotilă de nave la Dunăre, cu care a întreţinut relaţii comerciale la sud de Dunăre cu ţarul Mihail Şişman şi peste mare cu aşezările costiere tătărăşti. De-a lungul domniei sale, l-a susţinut pe Dobrotici în acţiunile acestuia împotriva genovezilor.

---

35 Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *Forţele Navale Române – 150 de ani de istorie modernă*, Editura CTEA, Bucureşti, 2010, p. 35.

Mircea a cucerit şi întărit cetăţile dunărene şi a dezvoltat comerţul pe mare şi Dunăre, având o intensă activitate militară şi comercială care a încurajat creşterea economică a Ţării Româneşti, ce se întindea până la "marea cea mare".

Mircea cel Bătrân menţine stăpânirea asupra Dobrogei până în 1389. Din 1389 până în 1417 Dobrogea sau părţi din aceasta trec alternativ sub stăpânirea otomanilor sau a domnitorilor Principatelor Române, iar după 1417 Dobrogea trece sub stăpânire otomană continuă, pentru mai mult de patru sute de ani.

Pe timpul lui Mircea cel Bătrân şi după acesta, cele două Principate româneşti, Ţara Românească şi Moldova, îşi dezvoltă câte o flotilă pentru apărarea graniţelor pe apă şi limitarea acţiunilor piratereşti împotriva oraşelor-porturi de la Dunăre. Dimensiunile flotilelor sunt reduse, îndeplinind doar misiuni de poliţie fluvială. Abia unirea celor două flotile creează embrionul unei forţe navale româneşti.

1.3.2 Puterea navală a românească după unirea principatelor

Prin Înaltul Ordin de zi nr. 174 din 22 oct. 1860 Alexandru Ioan Cuza confirmă ordinul Ministrului de Război, Generalul Ioan Emanoil Florescu din 6 oct. 1860, de unire a Flotilelor Principatelor Române.

Comandantul Flotilei Moldovei, Colonelul de marină Steriade* este numit comandant al nou formatei Flotile a Principatelor Române.

Războiul ruso-turc găseşte Flotila Română foarte

* Colonel de marină Steriade: a fost comandantul bricului goeletă Emma ca locotenent, comandant al vasului de brandbathă cu grad de căpitan, apoi Batalionul de Marină ca ofiţer superior. Apud Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *Forţele Navale Române – 150 de ani de istorie modernă*, 2010, Bucureşti, Editura CTEA, p. 57.

slab dotată, având în compunere „patru nave (canonierele „Fulgerul" şi „România", şalupa torpiloare „Rândunica" şi nava „Ştefan cel Mare"), la care se adaugă patru şlepuri şi câteva ambarcaţiuni"[36], astfel încât la începutul războiului echipajele sunt debarcate, iar navele sunt puse la dispoziţia ruşilor. Misiunea principală a Flotilei în Războiul de Independenţă a fost de a organiza cu majoritatea personalului, armarea a 8 baterii de coastă la Calafat, executarea sprijinului de foc al armatei terestre şi instalarea barajelor de mine fluviale, a podurilor de vase de la Siliştioara-Măgura şi Turnul Măgurele-Nicopole, alături de forţele fluviale ruseşti.

În urma Tratatului de pace de la Berlin din 1878, România intră în posesia Dobrogei şi prin aceasta, obţine ieşirea la Marea Neagră, ca o recunoaştere a efortului uman şi material depus în Războiul ruso-turc.

În condiţiile în care nu se punea problema ca Imperiul Ţarist să renunţe la Basarabia, cererea lui Kogălniceanu ca României să i se returneze Dobrogea a fost cea mai bună acţiune politică ce se putea face în condiţiile date. Ieşirea la mare însemna un plămân pentru România şi posibilitatea transformării acesteia dintr-un stat continental, într-un stat maritim.

În urma obţinerii ieşirii la Marea Neagră, statutul României se transformă radical pe plan internaţional, intrând în rândul statelor maritime. Din acest moment, ţara noastră putea reînnoda, după mai mult de patru sute de ani, tradiţia navală fondată de Balica, arhonte al Ţării Cărvunei[37], Dobrotici despot al Dobrogei şi a fiul său

---

[36] Apud, Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *Forţele Navale Române – 150 de ani de istorie modernă*, p. 71, comandor Vasile Toescu, Istoricul Marinei româneşti, 1843-1900, mss. Fondul de documentare al Muzeului Marinei Române, p. 28.

[37] *„un oarecare Balica, arhonte al Cărvunei",* formulă asemănătoare, dar separată în timp cu aceea din *Gesta Hungarorum* referitoare la

„Ivanco care era regişorul Varnei şi a regiunii vecine numite Dobrogea”[38].

Următorii ani după intrarea în posesia Dobrogei şi prin aceasta, a ieşirii la mare, începe procesul de construcţie a unei marine militare şi comerciale ca piloni ai puterii maritime a noii României. Sunt trasate liniile directoare ale dezvoltării flotei şi trimişi ofiţeri români să vadă şantiere navale şi să negocieze construirea de nave militare maritime şi fluviale necesare construirii unei flote cu misiunea de a apăra graniţele maritime şi fluviale ale tânărului stat.

În 1879, locotenent colonel de marină, Nicolae Dumitrescu-Maican revine pentru a treia oară la comanda Flotilei, pentru 9 ani. Având în vedere perioada mare cât a avut comanda Flotilei şi experienţa acumulată în perioadele anterioare, Maican reuşeşte să convingă Ministerul de Război de necesitatea derulării unor programe navale prin care Flotila să fie adusă la standardele navale europene.

Acesta trasează liniile directoare ale proiectării unei flotile moderne. Se zbate şi reuşeşte să pună în practică un program naval deosebit de ambiţios, care se derulează la sfârşitul secolului al XIX-lea. Se poate spune că în această perioadă se pun bazele puterii maritime româneşti moderne.

Chiar dacă se fac investiţii mari, statul nu este în măsură să asigure o finanţare pe măsura necesităţilor dezvoltării Flotilei române şi a ameninţării ce se prefigura la orizont.

Primul Război Mondial a găsit însă România, cu o marină slab dezvoltată şi dotată, „incapabilă de a executa

ducele transilvan Gelu, *„un oarecare român Gelu”*, pe care o găsim în memoriile, călugărul athonit Ioasaf, din timpul împăratului bizantin Ioan al VI-lea Cantacuzino (1347 -1354).

[38] P.P. Panaitescu, *Mircea cel Bătrân, Bucureşti*, 1944, p. 208.

misiuni de apărare a litoralului maritim, această misiune urmând să revină în timpul războiului, flotei ruse”[39], fapt ruşinos pentru o naţiune care îşi cucerise independenţa în urmă cu patruzeci de ani şi care nu era în stare să-şi apere propriile graniţe, fiind nevoită să apeleze la tutela unei puteri străine.

„Planul de Campanie român nu prevedea măsuri de utilizare a marinei militare decât pentru perioada de început şi Marele Stat Major nu avea un plan închegat de folosire a acesteia în luptă”[40].

A doua conflagraţie mondială găseşte din nou marina română insuficient dotată şi echipată, pentru începerea unui război, dar cu un corp de ofiţeri bine pregătiţi, care, alături de flota germană, dislocată în Marea Neagră, îşi îndeplinesc în mod admirabil misiunea.

Marina Română execută misiuni de protecţie a convoaielor maritime pentru asigurarea efortului de război, execută misiuni de minare pentru apărarea litoralului de la Odessa până la Şabla, planifică şi execută "Operaţiunea 60.000"; îndeplineşte misiuni de supraveghere a mişcărilor inamicului, cu submarinele româneşti.

Prima parte a perioadei comuniste se caracterizează printr-o îngheţare a nivelului construcţiilor navale româneşti de orice fel până în anii “70, datorată inexistenţei unei industrii navale în măsură să construiască nave militare sau nave comerciale maritime.

La începutul anilor “60 s-au achiziţionat de la Uniunea Sovietică trei nave antisubmarin şi cinci vedete purtătoare de rachete tip OSA I, în scopul exercitării unei apărări costiere a litoralului românesc.

După anii '70, a început un ambiţios program na-

[39] George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiţii navale româneşti*, Bucureşti, Editura Militară, 1991, p. 188.
[40] George Petre, Ion Bitoleanu, *op. cit.*, p. 189.

val românesc prin care în decurs de două decenii a fost construită o flotă ce acoperea, în mare parte, necesităţile apărării apropiate a litoralului românesc.

În aceste condiţii, puterea navală românească a trecut pe parcursul a şapte secole, prin toate etapele constituirii dezvoltării, anihilării, stopării şi iar a dezvoltării unei puteri navale.

MOTTO:
„O marină puternică marchează, şi este o precondiţie a măreţiei unei naţiuni”
Alfred Mahan

CAPITOLUL 2

ECONOMIA STATELOR, ELEMENT DE BAZĂ ÎN SUSŢINEREA PROGRAMELOR NAVALE ŞI A PUTERI NAVALE

Avuţia naţională este elementul de bază în crearea şi susţinerea unei flote, ca parte componentă a puterii navale.

Mahan explica succesul Marii Britanii în secolele XVI-XIX, prin următoarea deducţie: „măreţia şi puterea sunt produsul bogăţiei provenite din comerţ; flotele protejează comerţul. Capacitatea de a produce o flotă capabilă să menţină această bogăţie acumulată era rezultatul anumitor caracteristici pe care le poseda Marea Britanie”[41]. El enumeră apoi cele şase elementele care susţin o putere maritimă: (geografie, relief, suprafaţă, populaţie, trăsături de caracter, tipul de guvernământ).

Flotele sunt coloana vertebrală a puterii navale a statelor şi condiţia elementar-obligatorie a existenţei unei puteri maritime.

O flotă modernă este apanajul statelor cu economii puternice, în măsură să susţină un mecanism deosebit de

[41] Geoffrey Till, *Strategia Maritimă şi epoca nucleară,* Editura Universităţii Naţionale de Apărare, Bucureşti, 1983, p. 30.

complex, care înseamnă: înaltă tehnologie, inteligenţă, suport, instrucţie şi multă dăruire sau conştiinţă maritimă. O flotă trebuie susţinută de o infrastructură navală dezvoltată pe toate palierele: al cercetării navale, al tehnologiei navale, al construcţiilor navale, al învăţământului naval şi al susţinerii politice a sectorului naval.

Dezvoltarea flotelor a fost şi este direct legată de nivelul economic al statului, flota României nefăcând notă discordantă cu această regulă. Faptul că un stat maritim a alocat un buget mai mare sau mai mic dezvoltării flotei este în corelaţie directă cu obiectivele sale politice, cu interesele maritime ale statului respectiv şi poate reflecta presiunea puterilor navale din zona emergentă.

2.1. EVOLUŢIA FLOTELOR ÎN CORELAŢIE DIRECTĂ CU NIVELUL DEZVOLTĂRII ECONOMICE AL STATELOR MARITIME

O flotă modernă nu înseamnă doar nave la cel mai ridicat nivel tehnologic (Nave), care să dispună de o asigurare logistică şi informaţională susţinută (Suport). Mai este nevoie de o instrucţie la nivel înalt a echipajelor (Trng.) şi o conducere tactică activă, la nivelul conducerii operaţionale (OpCom) a componentelor flotei. Cele patru elemente esenţiale ale existenţei unei flote nu pot fi scindate, unul de altul.

Eficienţa Flotei = Nave x Support x Tang. x OpCom

Relaţia de mai sus nu se vrea a fi o ecuaţie matematică în strictul sens al cuvântului, ci vrea să scoată în evidenţă faptul că, în condiţiile în care unul din factori este zero sau tinde spre zero, rezultatul va fi zero sau va tinde către zero.

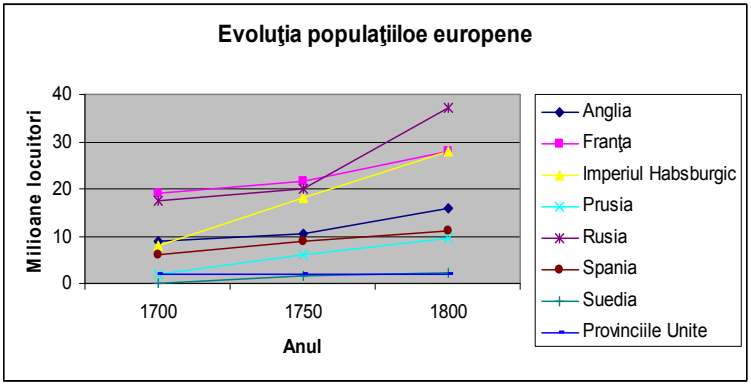
Situaţia politico-economică a statelor maritime din zona Eurasiatică, a Orientului Apropiat şi din zona magrebiană, s-a reflectat sub diferite forme asupra României, iar impactul schimbărilor economice din aceste state a afectat economia şi politica românească gradual, funcţie de nivelul de relaţionare a României cu statele respective.

Având în vedere creşterea tot mai accentuată a interdependenţei între economiile statelor, orice schimbare majoră în economia unui stat se va reflecta şi asupra economiei româneşti.

Chiar dacă nu putem afirma că trecutul determină prezentul într-o manieră definitivă şi previzibilă, totuşi evoluţia economică a unui stat sau regiuni în ultimele secole fixează limitele în care acel stat sau grup de state vor evolua în viitor, într-o perspectivă pe termen mediu şi poate chiar lung. Analiza economiilor statelor pe o perioadă de câteva secole poate să ne ofere o perspectivă asupra cursului evoluţiei economice al acestui areal, iar acest aspect poate fi coroborat în mod direct cu evoluţia sau involuţia flotelor statelor respective.

Puterea militară a celor mai mari state europene în ultimele secole a fost strâns legată de capacitatea lor economică. Acelaşi lucru s-a replicat şi la nivelul statelor mai sărace, dar au fost mai puţin scoase în evidenţă în analizele conflictelor internaţionale.

În acelaşi timp, populaţia este unul din factorii specificaţi în capitolele anterioare care influenţează în mod major puterea unui stat, deoarece determină mărimea armatei, capacitatea acesteia de a se împrospăta pe timpul războiului, reprezintă o resursă majoră pentru industria şi agricultura, care susţin economia în timp de pace şi război. Evoluţia populaţiilor celor mai importante state europene ale secolelor XVIII şi XIX este exemplificată în anexa nr. 1-3, pe baza căreia am schiţat graficul 1-1.



Graficul 1-1 Evoluţia populaţiei statelor europene în secolul al XVIII-lea

La jumătatea secolului al XVII-lea, flota Commonwealthului era cea mai modernă flotă a Europei, ajungând în 1651 la 80 de nave, în comparaţie cu cele 39 câte existau în 1645. Această creştere se datora concepţiei existente la nivelul Camerei Comunelor, care realiza că puterea şi profitul merg mână în mână.

Franţa pe timpul lui Napoleon a fost cel mai bogat stat european, având între anii 1793 şi 1870, 20% din avuţia Europei, în timp ce Prusia abia dacă avea între 4% şi 8% din avuţia continentului. În aceste condiţii, este explicabilă capacitatea Franţei de a construi o armată, care avea să domine Europa continentală a acelei perioade, în paralel cu încercarea nereuşită, de a crea o flotă care să sprijine o debarcare majoră în Anglia.

După 1870, Germania devine cel mai puternic stat din punct de vedere economic, dispunând de o populaţie de 1,7 ori mai mare decât a Franţei. În aceste condiţii, reuşeşte să susţină în Primul Război Mondial două fronturi: unul spre est, împotriva Rusiei, pe care o îngenunchează şi unul împotriva Franţei şi Marii Britanii.

Chiar dacă Germania a fost şi este un stat cu o puternică conştiinţă continentală şi nu a avut printre priorităţi construirea unei puteri maritime, operaţiunile navale duse de către aceasta în cele două războaie mondiale au pus serioase probleme puterilor maritime ale epocii, care se considerau până la un moment dat mult superioare Germaniei din punct de vedere naval.

Înfrângerile suferite de armata rusă până la începutul celui de al Doilea Război Mondial, pot fi legate direct de lipsa unei avuţii naţionale, care a dus la incapacitatea de a susţine efortul de război în conflagraţii majore. Faptul că între 1840 şi 1930 economia rusă a deţinut în cea mai mare parte a perioadei doar 2% - 5% din bogăţia europeană poate fi corelată cu marile înfrângeri la care a fost supusă în Războiul Crimeii, Războiul ruso-japonez, sau Primul Război Mondial.

În această perioadă, Marea Britanie controla oceanul planetar şi avea un cuvânt greu de spus în conflictele terestre care se derulau. Puterea Marii Britanii trebuie pusă în relaţie directă cu avuţia de care dispunea. Până în 1900, aceasta a avut un procent cuprins între 30% şi 70% din bogăţia continentului, iar între 1900 şi 1940 dispunea de 30% din bogăţia "bătrânului continent". În anexa nr. 1-4 sunt prezentaţi indicatorii de bogăţie pentru marile puteri ale ultimelor două secole. Un stat cu o economie precară nu poate susţine efortul de război pe o durată medie sau lungă decât cu riscul asumat anterior, de a pierde războiul.

După 1940 economia sovietică s-a revigorat, crescând exponenţial până la 28% din cea europeană, devenind la sfârşitul războiului cea mai puternică economie din spaţiul analizat. În aceste condiţii, putem explica dezvoltarea explozivă a flotei sovietice, care între 1960 şi 1990, ajunge să fie prezentă pe toate oceanele şi mările lumii.

2.1.1 Analiza evoluţiei economiei Principatelor Române respectiv a României, comparativ cu statele maritime europene în ultimele cinci secole

Analiza evoluţiei economiei româneşti din ultimele secole, comparativ cu cea a economiilor Europei Occidentale sau a altor ţări europene periferice, ar putea să ne scoată în evidenţă poziţionarea României faţă de acestea în istoria europeană.

Bazându-ne pe analiza comparativă a dezvoltării economice a diferitelor state europene, am putea să schiţăm o evoluţie a României pe un orizont de timp mediu.

În condiţiile în care facem anumite comparaţii între evoluţia puterii navale româneşti şi evoluţia puterii navale a statelor europene, am considerat că este bine să plecăm de la comparaţia poziţiilor economice ale statelor luate în calcul.

Chiar dacă rezultatele acestei analize nu ne vor fi favorabile pe termen scurt sau lung, vom avea totuşi la baza studiului concluzii reale, pe baza cărora vom putea face previziuni pe termen mediu mai apropiate de realitate. Din analiza evoluţiei previzionate a economiei româneşti, am putea deduce capacitatea statului de a iniţia, derula şi finaliza un program naval coerent, care să aducă puterea navală a României la nivelul cerut de condiţiile geopolitice ale începutului de secol douăzeci şi unu, în care acţionează România.

Pentru a depăşi nota pesimistă a rezultatelor acestei analize, aş putea să aduc în atenţie concluziile lui Mackinder din 1919: „Marile războaie ale istoriei sunt produsul direct sau indirect al creşterii inegale a naţiunilor, iar această creştere inegală nu este în întregime datorată geniului şi energiei mai mari ale anumitor naţiuni comparativ cu altele; într-o mare măsură, este rezultatul distribuţiei inegale a fertilităţii şi a locurilor cu valoare strategică de pe suprafaţa

globului. Cu alte cuvinte, egalitatea şanselor pentru naţiuni nu există în natură”[42]. E o concluzie care am putea să o punem totuşi pe seama determinismului geografic sau pe un anumit tip de darwinism social.

Europa Occidentală a ultimelor secole a constituit un permanent element de referinţă pentru România, iar studiul cauzelor decalajelor economice a devenit tot mai prezent pe agenda analiştilor economici şi politici. „Ajungerea din urmă” sau „recuperarea decalajelor economice şi culturale faţă de lumea occidentală” sunt teme ce apar tot mai des în lucrările zilelor noastre. Mult timp s-a vorbit doar de decalajele economice, fără a se sesiza că elementele economice, culturale şi de civilizaţie sunt strâns legate între ele şi nu se pot analiza separat fără riscul de a trage concluzii eronate.

Estimările privind acoperirea diferenţelor economice între România şi Europa Occidentală s-au încadrat în limite destul de largi, între extreme optimiste sau pesimiste.

În perioada super-optimistă de după 1989, o echipă de economişti de marcă, coordonaţi de academicianul Tudorel Postolache, a elaborat „Schiţa privind Strategia înfăptuirii economiei de piaţă a României” previzionând atingerea standardelor medii europene într-o perioadă de 5-12 ani[43].

În perioada de recesiune a anilor 1990, economiştii pesimişti evaluau „acoperirea diferenţelor economice între România şi Portugalia într-o perioadă de 68 de ani, iar între România şi Suedia în 350 de ani”[44].

---

[42] Halford J Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, The Norton Library, New York, 1962, p. 5-6.

[43] Tudorel Postolache (coordonator), Economia României - secolul XX – Noua tranziţie la economia de piaţă: premise istorice şi perspective, Editura Economică, Bucureşti, 1991, p. 784-786.

[44] Ulm Spineanu, Încotro ... România 2000?, Editura Mondograf, Constanţa, 1995, p. 463.

Pesimismul lui Silviu Brucan din anul 1995, cu privire la o rămânere în urmă cu numai 20 de ani, a conceptiei României în comparaţie cu lumea occidentală, s-a adeverit a fi de un optimism pronunţat.

Optimismul prim-ministrului Călin Popescu-Tăriceanu, - din perioada de creştere economică a României: 2006-2008 -, estima la 20 de ani recuperarea decalajelor, în cazul unor condiţii economice favorabile şi la 40 de ani în cazul unor condiţii nefavorabile[45].

Dacă am face o medie a acestor previziuni poate neam apropia mai mult de adevăr, în condiţiile succesiunii unor bune guvernări, pe o perioadă de o jumătate de secol.

Dezvoltarea economică a Principatelor Româneşti şi mai târziu a României s-a situat în cadrul general de dezvoltare socio-economică a Europei de Est, existând un serios decalaj faţă de nivelul economiei Europei Occidentale, care a început în secolul al XV-lea. Chiar în condiţiile existenţei unor decalaje evidente, nu a existat o competiţie între estul şi vestul Europei.

Nivelul general de dezvoltare al statelor sau provinciilor europene este aproximativ egal în jurul anului 1000, acest nivel fiind sub nivelul de dezvoltare al lumii arabo-musulmane, al Indiei şi Chinei. După anul 1000, regiunile din sudul Europei reuşesc să aibă un relativ avans faţă de nordul european. Între 1100 şi 1300 se ridică puternic regiunile de pe Valea Rinului, Ţările de Jos, Nordul Franţei şi sud-est-ul Angliei, având Londra ca vârf de lance.

În continuare, au o dezvoltare accelerată state din Europa Apuseană şi de sud: Italia, Provinciile Unite – Olanda, Anglia, după aceea Belgia, Elveţia, Germania şi Franţa. Danemarca reuşeşte un puternic reviriment economic câteva secole mai târziu.

---

45 http://www.ziare.com/actual/politica/12-29-2006/ accesat la 25.02.2010.

Pentru scopurile acestui studiu am ales spre comparaţie un grup de state care au trecut prin condiţii social economice şi politice apropiate. Am ales în comparaţia cu Principatele Române / România state precum: Serbia, Danemarca, Bulgaria, Irlanda, Norvegia.

Studiind evoluţia economiei europene, putem observa, începând cu secolul al XV-lea, o diferenţiere a indicilor de dezvoltare economică a statelor occidentale în comparaţie cu statele aflate la periferiile Europei: în est (Serbia, Principatele Române, Bulgaria) şi în nordul european (Irlanda, Norvegia, Suedia, Danemarca), în formele de organizare statală a acelor timpuri.

Secolul al XV-lea constituie primul pas al scindării ritmului evoluţiei europene între statele din Europa Occidentală şi periferia acesteia.

În secolul al XV-lea, în Europa Occidentală au avut loc mai multe schimbări structurale, care au dus la creşterea indicelui de dezvoltare economică în comparaţie cu statele aflate la periferia europeană. Astfel, în această perioadă putem observa o revoluţie parţială a agriculturii, care a dat posibilitatea migrării unei părţi a forţei de muncă spre alte domenii; o dezvoltare accelerată a producţiei manufacturiere, care a generat forme proto-industriale. În acelaşi timp a apărut sectorul bancar, care a impulsionat producţia şi schimbul de mărfuri; s-a dezvoltat comerţul terestru şi maritim, care la rândul lui a impulsionat producţia agricolă şi manufacturieră, au apărut universităţile europene, care au pregătit viitorii administratori ai celor mai importante sectoare statale. Statele Europei Occidentale au intrat în aceeaşi perioadă în cursa marilor descoperiri geografice, fapt ce a dus la creşterea decalajelor între acestea şi periferiile europene.

Efectul cumulat al transformărilor şi-a pus amprenta pe statele Europei Occidentale: Anglia, Franţa, Spania, Ţările de Jos, Italia, Germania, Austria în diferi-

tele forme de organizare sub care fiinţau în secolul al XV-lea.

Începând cu secolul al XVIII-lea, are loc o micşorare a decalajelor economice între statele occidentale şi cele aflate la periferia nordică. Astfel, apare o a doua mare scindare economică între noul occident european, care include de această dată atât statele de la periferia nordică, cât şi statele de la periferia est europeană (Principatele Române, Serbia, Bulgaria).

Evoluţiile celor două mari zone geopolitice europene s-au desfăşurat după modele diferite, având la bază condiţii geografice, culturale, religioase şi politice diferite.

Religia, nivelul de educaţie şi filozofia de bază a unui popor au influenţat în mare măsură evoluţia economică a unor regiuni imense. În acest sens, putem constata diferenţe foarte mari între modelele economice dezvoltate în statele ortodoxe, faţă de cele catolice sau protestante. În acest sens, teoria lui Max Weber, despre legătura dintre etica protestantă şi spiritul capitalismului a ajuns să fie clasică. Putem, în acelaşi timp, observa influenţa pregnantă a confucianismul, asupra modelului economic şi cultural chinez, care se deosebeşte în foarte mare măsură de cel occidental.

Diferenţe economice vizibile au apărut între cele două zone europene, începând cu perioada preindustrială (după secolul al XVIII-lea), iar decalajul între acestea s-a aprofundat continuu, în ultimele două secole. Decalajele au fost însă favorizate de acumulările obţinute înainte de 1800, devenind semnificative începând cu Evul Mediu, odată cu creşterea accelerată a productivităţii agricole a vestului european, în comparaţie cu cea a Europei Răsăritene.

Am studiat cu mai mare atenţie statele de la periferia nordică şi cea estică, deoarece condiţiile geopolitice în care au evoluat au anumite elemente de similitudine, oferindu-ne posibilitatea de a trage unele concluzii asu-

pra cauzelor ce au generat modelul de dezvoltare a Principatelor Române şi mai târziu a României.

Danemarca, Suedia şi Norvegia erau parte a unui conglomerat politic cunoscut sub denumirea de Uniunea de la Kalmar (1397 – 1523), aflată sub suveranitatea regelui Hans I de Oldemburg (1481-1523). Acesta guverna cele trei regate, în mod diferit, după legile proprii fiecărui regat. Suedia iese din această formulă politică prin război la 1523, dar Norvegia rămâne în Uniune cu Danemarca încă trei secole, până în 1814. Acest tip de guvernare derulată pe o perioadă deosebit de lungă a permis o mai rapidă uniformizare a experienţei pozitive şi a accelerat schimburile comerciale în nordul european.

Am adus în atenţie statele aflate în Uniunea de la Kalmar pentru că această zonă aflată la periferia nordică a Europei, în perioada de început a Uniunii, se afla la aproximativ acelaşi nivel de dezvoltare economică, cu cele trei Principate române şi Serbia, dezvoltându-se într-un cadru geopolitic asemănător, însă la finalul perioadei analizate (secolul al XIX-lea), aveau un nivel de dezvoltare comparabil cu al statelor Europei Occidentale.

La extremităţile Europei avem în acea vreme o situaţie foarte interesantă: la periferia apuseană există trei regate cu legislaţie, cultură şi limbă diferite, aflate sub conducerea aceluiaşi rege, care reuşeşte să uniformizeze experienţa pozitivă la nivelul celor trei regate, iar la polul est european, avem trei principate cu aceeaşi cultură, limbă şi o legislaţie asemănătoare conduse de trei domnitori, care, în pofida aşteptărilor, au dus mai multe războaie între ei, decât uniţi împotriva unui inamic comun.

Economia celor trei state nordice avea la bază o agricultură de subzistenţă, aflată cu mult în urma Ţărilor de Jos, Angliei, Ţării Galilor sau Germaniei. Populareа oraşelor era redusă, nici un oraş neajungând la o populaţie de 10.000 locuitori.

În primele decenii ale secolului al XVI-lea, în Norvegia, Danemarca şi Germania, putem vorbi însă de începuturile unui sistem birocratic modern. Danemarca îşi desemna personalul administraţiei după modelul german, din absolvenţii Universităţii din Copenhaga, înfiinţate la 1479.

Economia daneză a avut o evoluţie ascendentă datorită exportului de vite furajate şi cereale către Occident în secolele XV şi XVI. Taxele vamale aduceau Danemarcei o treime din totalul veniturilor încasate deoarece exportul de cereale al statelor nordice către Europa Apuseană se făcea pe mare cu ajutorul corăbiilor, care trebuiau să treacă prin strâmtoarea Sund, unde erau obligate să plătească vamă către Danemarca. Aceste taxe vamale au generat o prelungită dispută între statele nordice pentru hegemonia maritimă, care a urmărit ocuparea strâmtorii Sund şi a porturilor din sudul şi estul Mării Baltice. Hansa maritimă a oraşelor germane* a reuşit să obţină o poziţie comercială dominantă în zona maritimă a Balticii în secolul al XV-lea, poziţie care, spre sfârşitul secolului, se deplasează spre oraşele olandeze. Olandezii acaparează trei sferturi din comerţul din Marea Baltică, concentrându-se pe comerţul cu cereale din Polonia către Europa Occidentală. În aceste condiţii, flota daneză reuşeşte să menţină un nivel ridicat al schimburilor din Marea Baltică.

În secolele XVI-XVII, are loc o dezvoltare exponenţială a producţiei manufacturiere în Copenhaga, unde în 1608 a fost deschisă bursa, iar în 1616 se înfiinţează

* Liga Hanseatică, adesea cunoscută doar ca Hansa maritimă, a fost o alianţă a breslelor comerciale care au stabilit şi menţinut un monopol comercial care s-a extins asupra întregii Mări Baltice şi o bună parte a Europei nordice pentru o perioadă de peste patru secole, începând cu Evul Mediu târziu (secolul al XIII-lea) până în perioada modernă timpurie (secolul al XVII-lea).

Compania Indiilor Orientale. Deşi Danemarca se situa cu mult în urma Angliei, Olandei, Germaniei sau Franţei şi depindea într-o mare măsură de acestea ca economie periferică, profiturile Danemarcei au ajuns în mulţi ani la 100%, datorită comerţului cu cereale şi vite. În aceeaşi perioadă, Danemarca a avut un comerţ maritim activ cu mărfuri coloniale care, fără să ajungă la nivelul desfăşurat de Ţările de Jos, i-au asigurat dezvoltarea unor competenţe maritime, ce i-au permis să rămână principalul distribuitor de mărfuri coloniale în zonă. Criza de la mijlocul secolului al XVII-lea a scos în evidenţă statutul de economie periferică a Danemarcei care, în condiţiile scăderii puterii de cumpărare a Europei Occidentale, a dus la prăbuşirea comerţului cu cereale şi vite de care depindea în mare măsură Danemarca. Totuşi „exporturile de cereale plafonate la circa 10.000-15.000 de tone anual pe timpul crizei, în a doua jumătate a secolului al XVII-lea ele au ajuns la 35.000 de tone anual în anii 1767-1771 şi 80.000 de tone anual în 1800”[46] ceea ce însemna o evoluţie rapidă a economiei daneze. Statutul de neutralitate al Danemarcei pe timpul războaielor europene din secolul al XVIII-lea a dus la extinderea poziţiei daneze în comerţul maritim internaţional. În această lungă perioadă de neutralitate (80 de ani), creşterea comerţului maritim datorat în special libertăţii de navigaţie a fost de aproximativ 60 de procente.

Ca o rezultantă a creşterii nivelului de trai, Danemarca a avut un salt demografic cu 100%, de la 500.000 în 1500 la 927.000 în 1801[47]. Copenhaga, datorită dezvoltării producţiei manufacturiere, a avut o creştere a populaţiei „de la cel mult 10.000 în 1500, la 101.000 în

[46] Apud Nielsen, Dänische Wirtschaftsgeschichte, Jena, 1933, p. 123, după Bogdan Murgescu, România şi Europa: acumularea decalajelor economice (1500-2010), Editura Poliron, Iaşi, 2010, p. 70.
[47] Bogdan Murgescu, op. cit., p. 70.

1800”[48]. Regele Cristian al IV-lea a încercat să introducă metode moderne de creştere a vitelor după modelul Ţărilor de Jos, care au dus la o creştere semnificativă în exportul danez. Spre sfârşitul secolului al XVIII-lea, în Danemarca au avut loc reforme agrare structurale, care suprapuse peste politicile de creditare a ţăranilor cu împrumuturi pe termen lung (28 de ani) cu dobânzi reduse (4%), au făcut ca 60% din fermele acordate în rentă viageră să ajungă în proprietatea ţăranilor. Astfel, apare o puternică pătură socială de ţărani proprietari, care a constituit un factor de stabilitate socială şi de sporire a bazei de impozitare fiscală.

Irlanda, un alt stat periferic european, se încadrează în acelaşi tipar al analizei de faţă, alături de statele baltice şi cele est europene: Serbia şi Moldova, Ţara Românească şi Transilvania. Aceasta pleacă în secolele XII-XV de la acelaşi nivel de dezvoltare şi este ocupată de Anglia, în aceeaşi perioadă în care habsburgii şi otomanii îşi întind ocupaţia asupra estului Europei.

În ciuda intrării Irlandei sub stăpânire britanică începând cu secolul al XII-lea, semnele reale ale ocupaţiei se fac simţite abia după 1500, când pe timpul lui Henric al VIII-lea are loc o colonizare efectivă cu populaţie engleză şi scoţiană.

Irlanda respectă aceleaşi linii de dezvoltare economică precum şi celelalte ţări analizate: o agricultură extensivă, de subzistenţă, cu o densitate mică a populaţiei la sate, cu oraşe nepopulate şi fără o dezvoltare a meşteşugurilor. Abia în secolul al XVII-lea, după impunerea administraţiei britanice şi a coloniştilor englezi şi scoţieni, are loc o extindere a producţiei cartofului, a creşterii oilor pentru lână, a vitelor, creându-se premisele apariţiei unui surplus agricol, care a încurajat exportul de produse spre

[48] Idem

Anglia. În acelaşi timp, are loc o specializare a Irlandei în producţia de lână, animale vii, semipreparate din carne şi lactate, cu care alimentează piaţa din vestul Europei.

Toate aceste schimbări au dus la creşterea economiei irlandeze, a nivelului de trai şi, automat, la o creştere demografică apreciabilă, ajungând de la o medie de 12 locuitori/Km² în 1500, la 33 locuitori/Km² în 1700.

Concurenţa între producătorii irlandezi, englezi, germani şi olandezi a făcut ca specializarea şi productivitatea irlandezilor din zona Ulsterului în domeniul pânzeturilor şi postavurilor să crească exponenţial, exportul crescând de la 2,4 de milioane de metri în 1720, la 34 de milioane de metri în 1790. Sectorul textil din regiunea Ulsterului, are toate caracteristicile unei dezvoltări protoindustriale. În aceste condiţii de dezvoltare, în secolul al XIX-lea „populaţia medie a Irlandei (63 loc./ Km²) o depăşeşte pe cea a Franţei (50 loc./ Km²), Italiei (59 loc./ Km²) sau Angliei şi Ţării Galilor (58 loc./ Km²), populaţia medie putând fi considerată un indicator important al dezvoltării unei ţări, generat de nivelul de trai al acesteia”[49]. În acelaşi timp în perioada 1700-1800, sporul populaţiei oraşelor mari a fost de peste trei ori (Dublin de la 60.000 la 200.000; Cork, de la 25.000 la 75.000)[50].

Serbia este un alt stat analizat cu atenţie din perspectiva acestui studiu comparativ. Am analizat şi avantajele versus dezavantajele stăpânirii otomane ale unui stat aflat la periferia est europeană, care s-a dezvoltat în condiţii asemănătoare celorlalte state balcanice.

Serbia a fost transformată în provincie otomană la jumătatea secolului al XV-lea, dar nu ca provincie administrativă distinctă, ci ca un summum de unităţi admi-

[49] Jean Vries, *European Urbanization 1500-1800*, Editura Harvard University Press, Cambridge, 1984, p. 36.
[50] *Idem*

nistrative (snacak-uri) ce cuprindeau zone din Bulgaria, Serbia, Ungaria, Muntenegru, Herţegovina sau România de astăzi. O mare parte a Serbiei a fost sub stăpânire otomană până la 1877, dar unele teritorii au intrat sub stăpânire habsburgică după pacea de la Karlowitz, respectiv Passarowitz, astfel că evoluţia Serbiei a fost afectată de-a lungul secolelor de sisteme diferite de ocupaţie (otomană şi habsburgică), însă stăpânirea otomană a afectat cea mai mare parte a Serbiei, în mod major între secolele XVI şi XIX.

Stăpânirea otomană a statelor din sud-estul Europei a fost o perioadă nefastă pentru toate provinciile ocupate, în ciuda interesului administraţiei otomane pentru dezvoltarea economiei din zonele de ocupaţie. Din analiza situaţiei regiunilor Serbiei din perioada otomană se poate constata că, pe lângă efectele generate de înapoierea conducerii administrative otomane, una din cauzele rămânerii în urmă a fost generată şi de imposibilitatea exportului surplusului agricol şi manufacturier spre alte regiuni, datorită configuraţiei reliefului, lipsei comunicaţiilor terestre spre zonele urbane din Europa Occidentală şi Europa Centrală şi a căilor acces spre comunicaţiile fluviale sau maritime.

Economia de schimb sârbă a fost impulsionată însă de existenţa unor importante garnizoane otomane şi habsburgice în regiune, care au avut ca efect dezvoltarea unui comerţ zonal relativ activ, dar închis. În acelaşi timp, lipsa cvasitotală a unei concurenţe cu pieţele emergente, lipsa introducerii tehnologiilor agricole avansate existente în Europa, a generat menţinerea unei stări de înapoiere economică, pe parcursul mai multor secole. Abia după intrarea administraţiei habsburgice în Serbia (1718-1739), are loc o dezvoltare a exportului de vite vii, piei şi lână spre Austria şi Dalmaţia, comerţ ce a continuat şi după retragerea habsburgică.

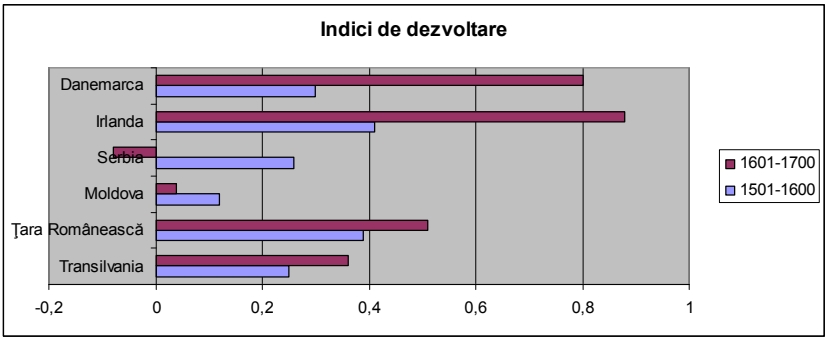
Dacă se ia în considerare legătura de cauzalitate între creşterea nivelului populaţiei ca un efect al creşterii nivelului de trai şi, implicit, al dezvoltării economice, în perioada 1500-1800, a avut loc o creştere a populaţiei din zona sârbă doar cu 60%, nivel mult mai mic în comparaţie cu cel al Europei Occidentale şi cu al statelor învecinate, inclusiv din Ţările Române, fapt din care se poate trage concluzia unui ritm lent al dezvoltării. Gradul de urbanizare era redus, Belgradul la nivelul anului 1804 avea doar 8.000, de locuitori iar în celelalte oraşe nivelul populaţiei era mult mai scăzut şi ca un rezultat al inexistenţei industriei manufacturiere.

Elementul de bază în dezvoltarea economică în perioada modernă timpurie (sec. al XVIII-lea) a fost productivitatea agriculturii, aceasta fiind activitatea de bază a acelei perioade.

În Serbia şi Ţările Române, cea mai mare parte a creşterii agricole s-a datorat adoptării cultivării porumbului; în Irlanda perfecţionării culturii cerealelor şi creşterii cartofului, iar în Danemarca, creşterii productivităţii cultivării cerealelor şi a vitelor furajate. La sfârşitul secolului al XVIII-lea, apar primele diferenţe majore privind modul de utilizare a pământurilor între cele două grupuri periferice de state – nordice şi estice.

Danemarca şi Irlanda implementează metodele agriculturii britanice şi a Ţărilor de Jos, care duc la asigurarea unei dezvoltări solide pe termen lung. În cele două state se perfecţionează sistemul de cultivare a cerealelor şi cel al creşterii animalelor; se trece la cultivarea masivă a terenurilor cu plante furajere, ajungându-se la rotaţia multianuală a culturilor, rezultând „prima revoluţie agricolă a timpurilor moderne”[51].

[51] Mazoyer Laurence, Historie des agriculture du monde. Du neolitique a la crise contemporane, Editure du Seuil, Paris, 1997, p. 411-433



Graficul 1-3 Indicii de dezvoltare comparativ ai ţărilor aflate în regiunile periferice europene nordice, respectiv estice

Pe lângă modificările bazei agriculturii, în Irlanda se dezvoltă cu succes protoindustria bazată pe „producţia manufacturieră a metalelor şi a sticlei, berăritului şi rafinarea zahărului, care a fost posibilă îndeosebi datorită existenţei unor excedente alimentare”[52]. În anexa nr. 1-5 este exemplificat indicele de dezvoltare al ţărilor aflate în studiu, pe baza cărora s-a dezvoltat graficul 1-3.

Acest grafic scoate în evidenţă diferenţierea nivelului de dezvoltare, în perioada 1500-1700, al Irlandei şi Danemarcei faţă de ţările est europene.

În aceeaşi perioadă, în Serbia, Ţara Românească, Moldova şi Transilvania se continuă o agricultură extensivă, dominată de sistemul asolamentului bienal, în care cerealele se cultivau doar la doi ani, terenul rămânând pârloagă un an între culturi.

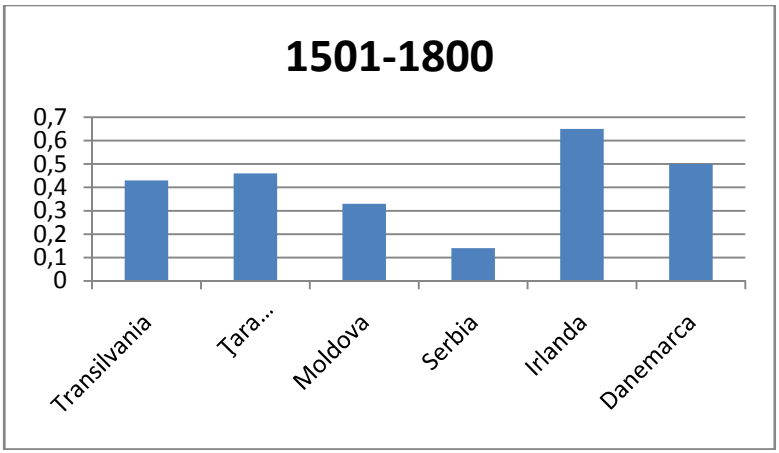
În aceste condiţii, departajarea economiilor celor două grupuri de state periferice europene începe să se facă simţită (graficul 1-4). Diferenţele, chiar dacă nu sunt foarte mari, permit evidenţierea schimbării ritmului de dezvoltare, pe baza revoluţiei parţiale în agricultură, a

[52] Bogdan Murgescu, op. cit., p. 81.

apariţiei industriei manufacturiere şi a creşterii traficului comercial maritim, acţiuni care au dus în timp la diferenţele vizibile între regiuni.

În statele nord europene, datorită cererii crescute de alimente de pe piaţa britanică după 1825, au loc mutaţii profunde în agricultură. Aceste mutaţii s-au materializat într-o productivitate agricolă sporită, care a făcut ca exporturile de cereale, animale şi produse animaliere, să ajungă de la 45 % la 60 % din producţia internă.

La mijlocul secolului al XIX-lea, în Irlanda se dezvoltă, în Belfast, o puternică industrie navală, care ajunge să producă 8% din tonajul naval mondial. Industria navală irlandeză a stimulat, în acelaşi timp, industria orizontală, cu accent pe cea de prelucrare a metalelor.



Graficul 1-4 Media indicilor de dezvoltare al statelor periferice europene în secolele XVI – XIX

În aceste condiţii, la începutul secolului al XX-lea, Irlanda se încadrează deja în nivelul general de dezvoltare al statelor nord europene, adică la nivelul mediei europene, situându-se însă peste nivelul statelor sud europene şi sensibil mai prosperă decât statele est europene.

Secolul al XIX –lea a fost marcat de revoluţia industrială, evoluţia transporturilor maritime şi terestre, a comunicaţiilor şi comerţului internaţional, fapt ce a dus la creşterea decalajelor economice existente între est şi vest. În acest secol se produce primul val al globalizării.

Pentru Principatele Române, secolul al XIX-lea a însemnat intensificarea schimburilor economice, cu o creştere semnificativă după semnarea Tratatului de la Adrianopol din 1829. Au fost stimulate, în special, producţia agricolă şi exporturile de cereale. Statul Român a încurajat dezvoltarea industriei printr-un puternic protecţionism vamal abia spre sfârşitul secolului. Cu toate măsurile luate, performanţele economico-sociale ale României nu au fost la nivelul aşteptărilor şi nici al realizărilor politice, care au dus la înfăptuirea statului naţional unitar modern.

Analizele economice comparative ale specialiştilor europeni scot în evidenţă insuficienta dezvoltare a economiei româneşti, bazată pe o „structură agrară extrem de inegalitară, iar în contextul unei productivităţi deosebit de reduse, exporturile agricole nu puteau genera impulsuri semnificative pentru ansamblul economiei ... astfel încât ... o structură de clasă şi socială depăşită a obstrucţionat potenţialul de dezvoltare”[53].

Chiar dacă abordările unor istorici de renume califică drept pozitiv şi încurajator progresul economic al României în comparaţie cu secolul anterior, în realitate,. Diferenţele între nivelul de dezvoltare al Europei Occidentale şi cel al Principatelor Române creşte, datorită faptului că indicii de dezvoltare economică sunt diferiţi pentru aceleaşi perioade.

Înainte de 1800, Principatele Române aveau o den-

[53] Apud Bogdan Murgescu, *op. cit.*, p. 127. Dieter Senghaas, *Von Europa lernen*, Frankfurt, 1982, Editura Suhrkampp, Main, p. 201.

sitate redusă a populaţiei, fapt ce se reflecta direct în menţinerea unei agriculturi arhaice. În secolul al XIX-lea, atât datorită micşorării efectului epidemiilor şi implicit a scăderii mortalităţii, cât şi creşterii producţiei agricole, imigraţiei şi a natalităţi crescute (41,6 ‰, a doua ca mărime în Europa după Rusia, chiar dacă nivelul mortalităţii se situa tot pe locul doi după Rusia)[54], are loc o creştere demografică de nivel mediu. Datorită sporului demografic, creşterii suprafeţelor cultivate şi utilizării mai eficiente a forţei de muncă, în perioada de după Unirea Principatelor, până în prima decadă a secolului al XX-lea constatăm o creştere a producţiei de cereale „de aproape 3,7 ori, de la 1,66 milioane tone în perioada 1862-1866, la 6,15 milioane tone în perioada 1911-1915”[55]. Nivelul spectaculos al creşterii rezidă şi din faptul că se pleacă de la o productivitate redusă, comparativ cu cea a statelor europene.

Dacă facem o analiză a randamentelor la grâu, la începutul secolului al XX-lea, putem observa că România se apropie de nivelul statelor Europei Occidentale (anexa nr. 1-6) dar realizează numai o treime din randamentul statelor periferice nord europene (Danemarca, Belgia, Ţările de Jos, Irlanda).

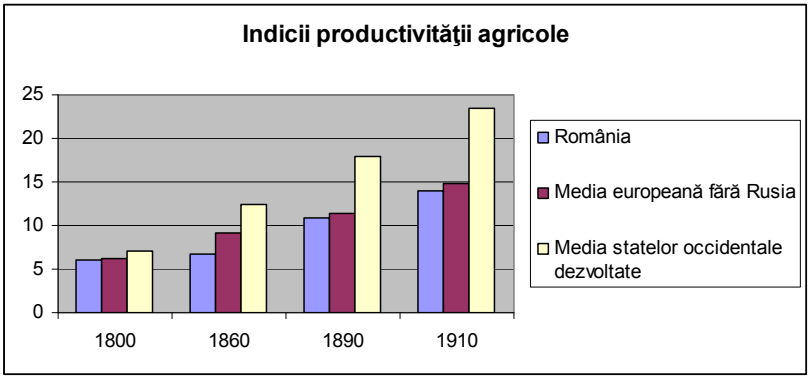
În graficul nr. 1-5, realizat pe baza datelor din anexa nr. 1-7, putem observa creşterea tot mai mare în timp, a decalajelor dintre indicii productivităţii agricole a României, comparativ cu cei ai mediei statelor occidentale europene, astfel încât putem trage concluzia că sfârşitul secolului al XVIII-lea constituie punctul de plecare al de-

[54] Vladimir Trebici, Ion Ghinoiu, *Demografie şi etnografie,* Editura Academiei, Bucureşti, 1986, p. 43.

[55] Apud Bogdan Murgescu, *op. cit.*, p. 133. Victor Axenciuc, *Evoluţia economică a României. Cercetări statistico-istorice 1859-1947.* Vol. II *Agricultura*, Editura Academiei Române, Bucureşti, 1992-2000, p. 512.

calajelor între Europa Occidentală, statele periferice nord europene, pe de o parte şi România împreună cu celelalte state periferice est europene, pe de altă parte.

După 1830, se poate constata şi în Principatele Române o dorinţă pentru modernizarea agriculturii din partea păturii novatoare a moşierimii, care s-a materializat prin angajarea unor ingineri agronomi, zootehnici sau silvicultori. În acelaşi timp apar primele uzine ce produceau utilaje agricole pentru nevoile agriculturii româneşti.



Graficul 1-5 Media indicilor productivităţii agricole a Europei, a statelor Europei Occidentale şi a României la sfârşitul secolului al XVIII-lea

Începând cu 1885, România derulează o serie de politici pentru încurajarea dezvoltării industriei autohtone. Astfel „numărul întreprinderilor industriale a crescut de 10 ori între 1886 şi 1915 (de la 83 în 1886 la 837 în 1915)”[56], iar producţia industrială a crescut de 15 ori faţă de începutul perioadei de referinţă. În paralel, statul decretează un pachet de măsuri de limitare a im-

[56] Victor Axenciuc, *Introducere în istoria economică a României. Epoca modernă*, Editura Fundaţiei „România de Mâine”, Bucureşti, 1997, p. 140.

porturilor, care nu se soldează în final cu rezultate deosebite.

Cu toate măsurile luate, în România, la începutul secolului al XX-lea, se produceau 25-30 % din necesarul de bunuri de consum şi doar 1 % din necesarul de maşini sau utilaje, electrotehnică, şi utilaje textile. România se situa pe o poziţie mai bună în industria alimentară şi petrolieră, unde materiile prime erau asigurate în proporţie de 70-80 % din resurse proprii. Din analiza datelor referitoare la producţia industrială pe cap de locuitor a statelor europene (anexa nr. 1-8), putem constata locul pe care se afla România, în comparaţie cu alte state, grupate pe patru categorii:

- state europene occidentale (Marea Britanie; Belgia; Elveţia; Germania; Franţa; Austro-Ungaria; Olanda; Italia);
- state europene nord periferice (Suedia; Danemarca; Norvegia);
- state europene est periferice (România; Serbia; Bulgaria);
- state europene satelitar periferice (Spania; Rusia; Portugalia; Grecia)

La sfârşitul secolului al XIX-lea, clasa politică românească realiza existenţa unor decalaje vizibile între România şi Europa Occidentală, astfel încât în discursurile oamenilor politici ce explicau măsurile dure luate asupra populaţiei de la sate, apar tot mai des fraze de genul „Sacrificiile, deşi au fost dureroase, au fost necesare, fiind singura soluţie pentru reducerea decalajului faţă de occident”[57].

Dacă analizăm performanţele economice ale regiunilor româneşti aflate sub ocupaţie austro-ungară, Ba-

[57] ****, *Istoria Românilor,* Vol. VII/II, 2001-2002, Editura Enciclopedică, Bucureşti, p. 135-136.

natul, Transilvania, Crişana, Maramureşul şi Bucovina, putem constata la începutul secolului al XX-lea, că acestea se aflau pe poziţii inferioare din punct de vedere al dezvoltării economice, comparativ cu celelalte provincii ale Imperiului; „acestea aveau un produs intern brut pe cap de locuitor de numai 49,9 % din nivelul Austriei, 58,6 % din nivelul Cehiei, şi de 75,7 % din nivelul Ungariei”[58]. Performanţele economice scădeau de la centrul Imperiului austro-ungar, spre periferie. În politica economică dusă de Imperiu, se observă o orientare clară pentru dezvoltarea cu precădere a industriei constructoare de maşini, utilaje şi aparatură electrotehnică, - ce includea tehnologii avansate -, în Austria şi Cehia şi o dezvoltare a industriei extractive şi prelucrătoare ce necesita tehnologii minimale, în Ungaria şi regiunile româneşti.

Analizând evoluţia economică a statelor europene în ultimele cinci secole, putem observa o detaşare a Europei Occidentale faţă de statele europene periferice, începând cu secolele XVI-XVII. În această perioadă, nivelul de dezvoltare al statelor din nordul, sudul şi estul Europei este foarte apropiat, formând blocul statelor europene periferice.

Începând cu secolul al XVII-lea, modelele Europei Occidentale sunt absorbite şi implementate rapid de către statele nordice, astfel încât acestea, în decurs de două secole reuşesc să se apropie de media europeană, în final, intrând în clubul select al statelor occidentale.

De partea cealaltă a balanţei, sudul Europei şi în special estul acumulează o rămânere în urmă din ce în ce mai vizibilă pe măsura derulării timpului, din cauza introducerii cu mare întârziere a reformelor în agricultură şi în industrie.

---

[58] David Good, Ma Tongshu, *The Economic Growth of Central and Estern Europe in comparative perspective, 1870-1989*, în „European Review of Economic History”, 2, 1999, p. 111-113.

În acelaşi timp, ocupaţia otomană introduce în estul Europei modele administrative şi economice perimate, care vor frâna dezvoltarea zonelor aflate sub ocupaţie, dar nu în măsura în care istoricii acestor popoare doresc să o scoată în evidenţă.

Statisticile din perioada ocupaţiei habsburgice şi mai târziu a celei austro-ungare nu au demonstrat creşterea indicatorilor economici ai regiunilor pe care le-au administrat. Aceste statistici nu scot în evidenţă diferenţe semnificative între regiunile aflate sub ocupaţia austro-ungară (Banatul, Transilvania, Crişana, Maramureşul şi Bucovina) faţă de cele aflate sub ocupaţie Otomană (Ţara Românească, Moldova, Bulgaria, Serbia).

Eficienţa sistemului administrativ, agricol, industrial şi fiscal austro-ungar nu a dus la apariţia unor diferenţe semnificative faţă de media indicilor Europei de est, în perioada stăpânirii acestora, totuşi în timp sistemul şi-a pus amprenta asupra modului de gândire şi acţiune al populaţiilor din regiunile respective, fapt constatat la începutul secolului al XX-lea în creşterea indicatorilor de dezvoltare economică a acestor regiuni, în comparaţie cu regiunile care au fost sub stăpânire otomană.

Gradul de educaţie al populaţiilor statelor este în strânsă corelaţie cu capacitatea de dezvoltare economică a acestora. Dacă facem o analiză sumară a nivelului analfabetismului în diferite state europene de la începutul secolului al XX-lea (anexa nr. 1-9), vom constata că acest indicator situează statele europene în aproape aceeaşi ordine cu nivelul dezvoltării economice pentru aceeaşi perioadă şi, în acelaşi timp, poate da un indicator al capacităţii unei naţiuni de a impulsiona modernizarea statului în următoarele generaţii. Nivelul mare al alfabetizării statelor nord europene (state protestante) poate fi corelat cu ritmurile înalte de creştere economică ale acestor state, fapt ce le apropie de nivelul de dezvoltare al statelor

occidentale, incluzându-le în timp într-o zonă comună.

Din studiul dezvoltării economice a statelor/provinciilor din perioada 1500-1913, cu accent mai mare pe analiza fenomenelor socio-economice din: Danemarca, Irlanda, Serbia, Banat, Transilvania, Bucovina, Moldova, Ţara Românească, putem să concluzionăm faptul că un rol foarte important în evoluţia unei ţări este dat de independenţa politică a acesteia. Faptul că Irlanda se afla sub ocupaţie britanică constituie un caz ce scoate în evidenţă gradul de complexitate al analizei.

Cu toate că puterea britanică a avut un caracter prin excelenţă opresiv, faptul că dispunea de o administraţie eficientă şi de o economie dezvoltată a dus la impunerea economiei de piaţă şi în Irlanda, fapt ce a făcut ca aceasta să se apropie de nivelul britanic. În acelaşi timp, apropierea geografică şi existenţa unor linii active de comunicaţii maritime între statele aflate la periferia nordică a Europei (Danemarca, Irlanda, Finlanda, Suedia, Norvegia) şi statele occidentale, au contribuit la o creştere a relaţiilor economice între acestea, fapt ce a dus, în timp, la micşorarea diferenţelor socio-economice în această regiune a Europei.

Periferia est europeană a fost destul de izolată de Europa Occidentală, atât datorită configuraţiei geografice, cât şi lipsei căilor de comunicaţii maritime pentru o mare parte dintre provinciile estice. În acelaşi timp, ocupaţia habsburgică/austro-ungară, respectiv otomană a cauzat o frână relativă în nivelul de modernizare al statelor aflate sub ocupaţie. Administraţia habsburgică/ austro-ungară a impus standarde superioare în provinciile ocupate, chiar dacă nu avea un interes major pentru modernizarea acestora.

Nivelul de rămânere în urmă al provinciilor ocupate de Imperiul austro-ungar, respectiv otoman, nu a fost la fel de mare cu cel clamat mai târziu de statele în cauză,

întrucât indicatorii de dezvoltare a regiunilor respective, pentru anii de ocupaţie, nu confirmă acest lucru. Regiunile ocupate s-au încadrat în nivelul general de dezvoltare al Europei de est, atât înainte, cât şi după ocupaţie. Mai mult chiar, după obţinerea independenţei, unele state au avut un puternic recul economic, cel mai bun exemplu fiind cel al Bulgariei.

Analiza produsului intern brut (PIB) din perioada 1820-1913 (anexa nr. 1-10) poate evidenţia deja existenţa unor decalaje vizibile şi împărţirea Europei în două zone: cea occidentală şi nord europeană, pe de o parte, şi cea a periferiilor estice şi sudice, pe de altă parte.

Din studiul evoluţiei produsului intern brut şi a producţiei industriale pe cap de locuitor, în perioada 1800-1913, putem observa faptul că statele est europene ajung la nivelul statelor Nord Europene după 75 de ani, iar la nivelul statelor Europei Occidentale, după 100 de ani, România situându-se la jumătatea mediei vest europene pe întreaga durată a secolului al XIX-lea şi începutul secolului al XX-lea. Aceste concluzii sunt trase pe baza datelor, statisticilor şi analizelor amănunţite făcute de către Paul Bairoch, Victor Axeniuc, Bogdan Murgescu şi Angus Maddison.

Rezultatul final al analizei nivelului dezvoltării economice al statelor europene, de la 1500 până la Primul Război Mondial, poate să scoată în evidenţă apariţia unor decalaje între statele Europei Occidentale şi cele din zonele Europei periferice de sud, nord şi est. Aceste decalaje s-au aplatizat, după 1800, între Occident şi statele nord europene, dar au continuat să crească între Occident, sudul şi estul european.

În secolul al XVIII-lea, a apărut paradigma conform căreia, omenirea trece în ascensiunea sa, printr-un şir de stadii obligatorii, teorie însuşită de către vârfurile claselor politice occidentale, în „judecarea" statelor europene ră-

mase în urmă. Nu aceeaşi logică a fost utilizată în analiza evoluţiei statelor africane, sud americane şi orientale, aceasta făcându-se pe baza altor standarde şi teorii, întrucât filozofiile şi religiile pe baza cărora au evoluat aceste popoare au fost cu totul altele.

Având în vedere evoluţia socio-economică a statelor europene până astăzi, afirmaţia mai sus menţionată s-a dovedit a fi reală în cea mai mare parte a evoluţiei statelor europene. În aceste condiţii este de aşteptat ca România să fie nevoită să treacă prin aceleaşi stadii economice ca şi celelalte state occidental europene, fără a sări etape.

Perioada interbelică, în pofida realităţilor evidente, a fost privită ca o „epocă de aur". De fapt, această perioadă poate fi considerată un cataclism pentru Europa. Primul Război Mondial a lăsat pagube imense pe teritoriul european. Pe lângă pierderile umane şi materiale, tabloul economic este completat de prăbuşirea producţiei agricole şi industriale. A urmat extinderea unui nou sistem social ce promova egalitatea. În 1929, a început cea mai mare criză mondială ce a zdruncinat din temelii şi cele mai stabile economii. Marea Criză a durat între patru şi opt ani, în funcţie de soluţiile economice adoptate de diferite state. Franţa şi-a revenit cel mai târziu după criză – abia în 1937 -, pe când Suedia şi Germania în 1933 deja se redresaseră. Fascismul pusese stăpânire pe o parte importantă a statelor europene, astfel încât instituţiile europene liberale erau pe cale de dispariţie, fapt ce s-a finalizat cu declanşarea celui de al Doilea Război Mondial.

Experienţa Primului Război Mondial a impulsionat majoritatea guvernelor să-şi dezvolte capacităţi industriale proprii, cu accent pe metalurgie, industria energetică, electrotehnică, chimică, textilă şi sectorul construcţiilor de maşini. În fapt, structura economică a statelor europene nu s-a schimbat foarte mult. Statele ale căror economii deveniseră predominant industriale şi-au conti-

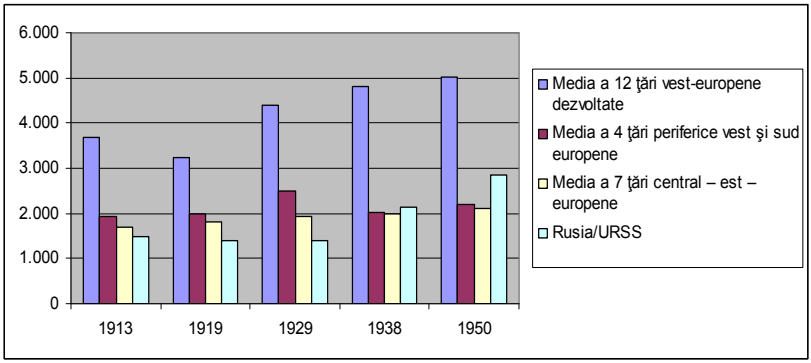
nuat evoluţia, dezvoltând în mare măsură şi sectorul serviciilor, iar cele ce fuseseră predominant agricole au devenit cel mult economii agrar-industriale.

Singura perioadă de înflorire din perioada interbelică poate fi considerată cea cuprinsă între 1924 şi apariţia crizei mondiale din 1929.

Dacă facem o analiză a produsului intern brut (PIB) pe cele patru regiuni analizate:

– Europa Occidentală;
– periferia vest şi sud europeană;
– statele Europei centrale şi de est;
– Rusia/URSS

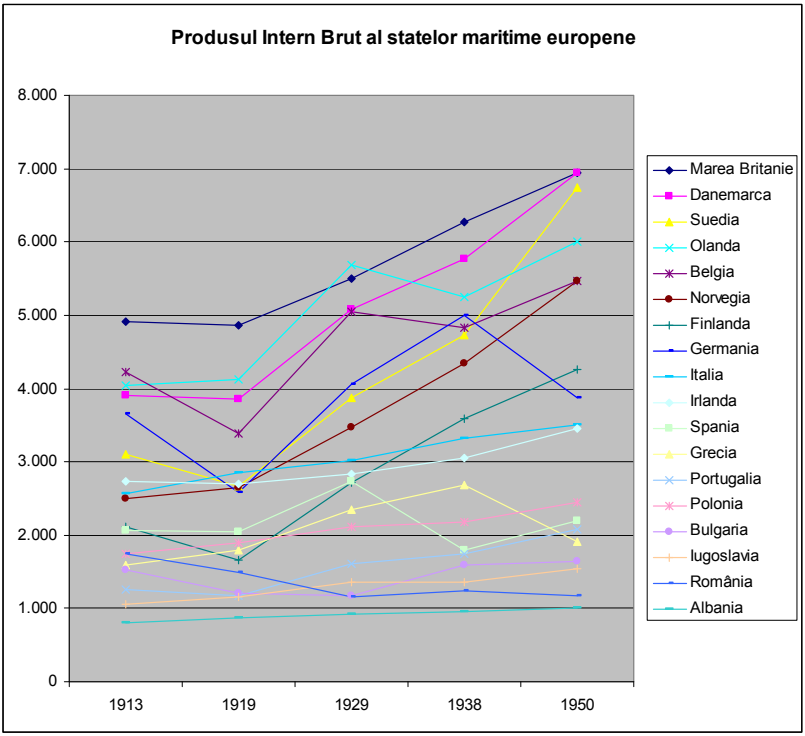
pe baza datelor din anexa nr. 1-10, vom obţine graficul nr. 1-9, care ilustrează o zonă a statelor dezvoltate în Europa Occidentală în care PIB-ul este aproape dublu faţă de celelalte regiuni periferice. În acelaşi timp, putem vedea faptul că până în 1938, nivelul PIB-ului statelor periferice este aproximativ egal, după care în perioada 1938-1950 zona europeană a URSS depăşeşte cu aproape 40% nivelul statelor periferice din sud, vest, est şi zona centrală.



Graficul 1-9 Media Produsului Intern Brut
al regiunilor europene în perioada interbelică

Mai trebuie observat faptul că statele aflate la periferia est europeană au o creştere foarte lentă în cei 40 de ani, pe când ritmul de creştere al PIB-ului statelor dezvoltate este mult mai alert.

Dacă facem o analiză a evoluţiei Produsului Intern Brut al statelor maritime din Europa, pe baza datelor din anexa nr. 1-11, vom observa faptul că PIB-ul statelor dezvoltate creşte exponenţial. Face excepţie Germania, care are o cădere bruscă după 1938, cădere ce se menţine până în la jumătatea secolului al XX-lea (graficul nr. 1-10). Statele aflate la periferiile sudice şi vestice au creşteri medii, iar cele aflate în estul european au evoluţii aproape liniare.



Graficul 1-10 Evoluţia Produsului Intern Brut a statelor maritime europene în perioada interbelică

Un caz aparte îl constituie România Mare, care are o scădere continuă de la începutul Primului Război Mondial până la finele perioadei analizate.

Perioada interbelică a fost pentru România una de mari câştiguri pe plan politic, în 1918 realizându-se Marea Unire. În condiţiile reîntregirii populaţiei române între aceleaşi graniţe, totuşi, economia românească a avut o involuţie continuă.

Mulţi istorici de renume au făcut aprecieri pozitive asupra dezvoltării economice a României, cu toate că marea majoritate a indicatorilor economici oficiali indicau o scădere clară. Această atitudine o putem pune pe seama patriotismului naţional, cumulat cu o tendinţă de idealizare a perioadei interbelice româneşti.

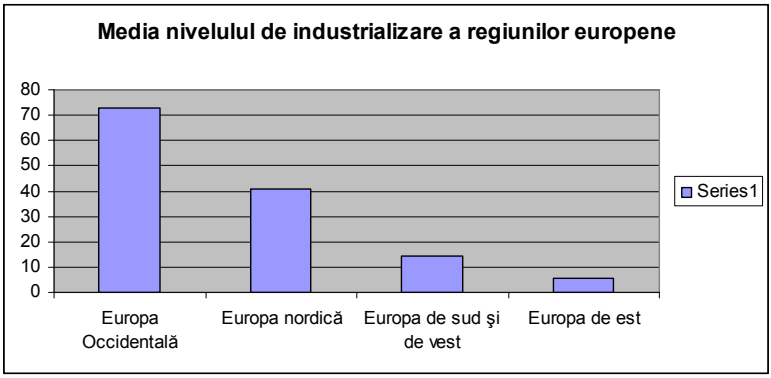
Victor Axeniuc consideră comparaţiile foarte cunoscute de genul: „«România una din ţările cele mai dezvoltate ale Europei în perioada interbelică», «Belgia Orientului», şi «Bucureştiul, micul Paris» ca legende fără acoperire istorică”[59]. În ultima perioadă au apărut mai multe lucrări scrise de cercetători autohtoni – Victor Axeniuc, Bogdan Murgescu – sau străini – Paul Bairoch, David Good, Angus Maddison, Mark Harrison -, care pe baza documentelor economice oficiale, contrazic concepţia împământenită conform căreia România ar fi avut o „epocă de aur” din punct de vedere economic în perioada interbelică.

Statele care şi-au dezvoltat sectorul industrial şi cel al serviciilor au avut creşteri exponenţiale, pe când cele care s-au bazat, în continuare, pe agricultură au avut creşteri modeste. În aceste condiţii diferenţele între statele dezvoltate şi cele periferice au crescut continuu pe o perioadă de aproape jumătate de secol, iar România „nu a

[59] Victor Axeniuc, *Nivelul de dezvoltare şi profilul economiei româneşti în anul 1938,* în *„Studii de istorie economică şi istoria gândirii economice”*, VIII, Bucureşti, 2006, p. 51-52.

reuşit să depăşească ultimul eşalon al ţărilor europene cu o redusă avuţie naţională pe locuitor”[60].

Dacă facem o evaluare grafică a nivelului de industrializare a statelor europene, pe baza datelor din anexa nr. 1-12, dezvoltăm graficul nr. 1-11, în care se poate observa diferenţierea pe cele patru regiuni analizate.



Graficul 1-11 Media nivelului de industrializare a regiunilor europene la sfârşitul perioadei interbelice

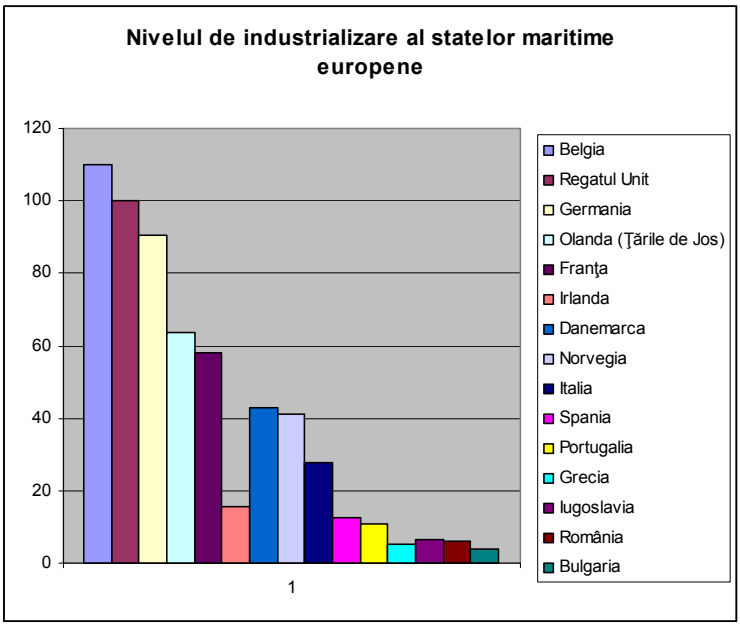
În cadrul regiunilor europene analizate, observăm că din cele patru state analizate în acest subcapitol, ce au avut la sfârşitul secolului al XV-lea, un nivel de start şi condiţii politico-economice general similare, la jumătatea secolului al XX-lea, se situau pe poziţii diferite. Danemarca îşi consolidează poziţia în rândul statelor occidentale dezvoltate, Irlanda se află la nivelul de sus al statelor europene periferice de sud şi est, iar Iugoslavia şi România îşi păstrează locul la sfârşitul clasamentului statelor industrializate.

La finalul perioadei analizate, se poate trage concluzia că rezultatele economice ale celor 40 de ani au mărit

[60] Victor Axeniuc, *Avuţia naţională a României. Cercetări istorice comparate 1860-1939*, Centrul Român de Economie Comparată şi Consensuală, Bucureşti, 2000, p. 281.

decalajele între statele aflate la periferia sudică şi estică faţă de grupul de state occidentale şi nord europene. Cauzele acestei rămâneri în urmă pot fi puse atât pe seama diferenţelor între ratele de refacere a economiei după Primul Război Mondial, a lipsei de capital pentru lansarea economiei, a erorilor politice datorate naţionalismului economic practicat înainte şi pe timpul crizei economice a anilor ,30, cât şi a lipsei dezvoltării industriale a ţărilor şi nivelului redus de şcolarizare a populaţiei.

Analizând evoluţiei statelor europene în perioada interbelică pe baza produsului intern brut, a ratei industrializării (graficul nr. 1-12), a dezvoltării ponderii serviciilor în aritmetica economiei şi a nivelului educaţional al populaţiei, putem face o departajare a statelor europene în două grupuri: Europa Occidentală şi grupul statelor nordice, care pot fi incluse în grupul statelor europene



Graficul 1-12 Nivelul de industrializare al statelor maritime europene în 1937

dezvoltate, pe de o parte şi grupul statelor subdezvoltate, din care făceau parte statele aflate la periferiile europene sudice, vestice şi estice (Portugalia, Spania, Grecia, Iugoslavia, România şi Bulgaria), la care putem să adăugăm şi Polonia, ca stat central european, pe de altă parte.

Cristalizarea celor două grupuri de state în economii dezvoltate şi economii subdezvoltate s-a făcut pe parcursul unei jumătăţi de mileniu, fapt ce nu a fost şi nu va putea fi modificat într-o perioadă medie de timp.

Având în vedere faptul că statele europene până la mijlocul secolului al XX-lea au avut o evoluţie politico–economică ce se încadra în acelaşi model, pe baza unor sisteme de valori democratice, legi economice şi sisteme de valori destul de apropiate, care au fost afectate în aproape aceeaşi măsură atât de criza economică a anilor ′30, cât şi de mişcările fasciste ce au cuprins Europa înaintea celui de –al Doilea Război Mondial, putem spune că perioada interbelică este un moment de referinţă în comparaţia evoluţiei statelor europene. În anii interbelici se osifică cele două structuri de state pe baza evoluţiilor economice multiseculare.

Epoca postbelică scindează bătrânul continent în două: Europa Apuseană, ce funcţiona în continuare după regulile economiei de piaţă, susţinută cu fonduri şi tehnologii de Statele Unite într-un parteneriat pe termen lung şi Europa Centrală şi de Est, ce intrase sub umbrela Uniunii Sovietice, împrumutându-i modelul economiei planificate de stat.

A doua jumătate a secolului al XX-lea a însemnat pentru Europa Apuseană: Planul Marshall, ce a dus la relansarea producţiei statelor europene capitaliste, o impunere a mecanismelor instituţionale de piaţă, cât şi transferul de tehnologie americană către statele vest europene, beneficiile unui sistem monetar stabil după acordul de la Breton Woods şi intrarea într-un sistem de libe-

ralizare al liberului schimb, Piaţa Comună, GATT. În aceste condiţii se dezvoltă în mod accelerat sectorul construcţiilor, al construcţiilor de maşini, electrocasnice, bunuri de larg consum, agricultura, şi în mod deosebit, serviciile.

De cealaltă parte a baricadei, statele comuniste se dezvoltă fără a avea un ajutor din partea URSS, punând accent pe industria grea: metalurgie, construcţii de maşini, sectorul energetic, exploatările miniere, construcţiile navale. Dezvoltarea statelor comuniste cunoaşte un ritm ascendent până în 1973, când însumarea mai multor factori interni şi externi, precum incapacitatea industriei de a se retehnologiza, criza petrolului din anii ,70, lipsa de mână de personal înalt calificat, lipsa de capital, neglijarea agriculturii, reducerea investiţiilor, au dus la stoparea ritmului de creştere economică şi trecerea economiei pe o pantă descendentă.

Evoluţiile celor două sisteme au mărit decalajele existente la sfârşitul perioadei interbelice. Diferenţele între statele Europei Occidentale şi cele aflate la periferia vestică şi sudică (Portugalia, Spania, Grecia) s-au micşorat datorită ajutorului statelor occidentale. În aceste condiţii, la începutul anilor ′90, diferenţele existente între cele trei state enumerate mai sus, pe de o parte şi România, Iugoslavia, Bulgaria şi Polonia, pe de altă parte, se măresc.

În anii de după prăbuşirea sistemului comunist, diferenţele dintre periferia est europeană şi statele occidentale continuă să se mărească datorită diferenţei indicatorilor de creştere economică.

Analiza făcută în acest subcapitol a fost direcţionată spre determinarea momentului istoric nodal, de la care să putem relua comparaţia economiei româneşti cu cea a altor state europene şi găsirea grupului de state europene cu care România ar putea fi comparată în evoluţia sa viitoare.

Rezultatele analizei se bazează pe performanţele economice de care au dat dovadă Principatele Române, respectiv România, în ultima jumătate de mileniu, plecând de la datele istorice prezentate în comparaţie şi corelaţie directă cu statele maritime europene.

Din acest punct de vedere, consider că este utilă comparaţia trendului de dezvoltare a României şi posibilităţile viitoare ale acesteia, cu cel al Poloniei, Portugaliei, Spaniei şi Greciei, pentru a determina poziţia în care va fi România peste 20-30 de ani.

Este nerealist să comparăm ritmul de dezvoltare a României cu cel al Olandei, Belgiei sau Italiei, în proiecţia evoluţiei economiei româneşti şi implicit cu posibilităţile acesteia de a susţine o putere maritimă, respectiv navală, la nivelul acestor state.

În condiţiile în care ne-am focaliza pe modele statale cum ar fi Polonia, Portugalia, Spania sau Grecia, rezultatele finale ar fi mai realiste. În această analiză nu am vrut să dezvolt criza structurală a Greciei, cauzele şi efectele ei, ci modelul de dezvoltare al puterii navale a statului elen, care este foarte bine structurată şi dezvoltată apropiindu-se de necesităţile Forţelor Navale Române.

2.1.2 Corelaţia dintre dezvoltare economică şi flota unui stat

Studiind evoluţia economiilor statelor maritime pe termen lung, putem scoate în evidenţă faptul că există o conexiune clar determinată între economia unui stat şi flota pe care acesta o poate susţine.

În ierarhizarea nivelului puterii navale, am luat în calcul şi raportul între potenţialul unui stat de a deveni o putere maritimă regională, care să poată influenţa balanţa de putere în zona respectivă, din prisma Produsului Intern Brut (PIB)/(GDP), a procentului alocat din produ-

sul intern brut (PIB) pentru domeniul militar, dar şi din punctul de vedere al mărimii populaţiei care să sprijine un stat în caz de conflict.

Nivelul puterii statului şi, implicit, al puterii militare este legat direct de capacitatea economică de a susţine sectorul militar. Analiza produsul intern brut al Rusiei, care ajunsese în 1997, la nivelul PIB-ului Coreei de Sud, poate exemplifica cauzele pentru care puterea Federaţiei Ruse a făcut implozie după 1990. Susţinerea forţelor de descurajare nucleară a acesteia a fost limitată la 15 ani, după care Federaţia Rusă s-a reorientat, încercând o revitalizare a sistemelor navale şi aeriene clasice.

Reducerea numărului de arme nucleare i-a permis Rusiei să se debaraseze de o mulţime de sisteme depăşite, mari consumatoare de resurse. În aceste condiţii „Rusia nu va încerca să devină o putere mondială, rolul acesta l-a cedat Statelor Unite. SUA au căutat să-şi maximizeze avantajul tehnologic în raport cu arsenalele uriaşe ale URSS”[61].

Susţinerea unei flote a fost întotdeauna o piatră de încercare pentru orice economie naţională. Pentru crearea şi menţinerea în acţiune a flotelor, statele au trebuit să facă eforturi susţinute, pe parcursul mai multor generaţii. Dacă pentru un stat insular sau peninsular susţinerea flotei era o necesitate existenţială, iar resursele erau focalizate cu preponderenţă către aceasta, pentru statele continentale s-a pus întotdeauna în balanţă problema nivelului bugetării între armata terestră şi flotă.

Creşterea economică a unui stat nu se va transpune întotdeauna într-o creştere a flotei în aceeaşi gamă procentuală, întrucât există o multitudine de factori interpuşi între cele două elemente analizate, economia, respectiv

[61] Paul Hirst, Război şi Putere în secolul 21-Statul, conflictul militar şi sistemul internaţional, Editura Antet, Bucureşti, 2001, p. 68.

flota. Dar întotdeauna rezultatele economice relative se vor reflecta pe termen lung în nivelul relativ de putere al flotei. O expansiune economică a unui stat maritim antrenează după sine obligaţii asupra unor teritorii de peste mări, a noi pieţe de desfacere sau noi linii de comunicaţii maritime, care trebuie protejate, iar această protecţie va trebui asigurată în primul rând de către puterea navală a statului.

Evoluţia sau involuţia economică a unui stat maritim s-a reflectat în mod direct în dezvoltarea flotei sale. Excepţiile se pot constata în momentele istorice în care statul respectiv, din cauza existenţei unei ameninţări continentale, a concentrat eforturile bugetare spre forţele terestre, sau şi-a concentrat eforturile spre o dezvoltare continentală datorită unei lipse de perspectivă la nivel politico-strategic.

Pe timp de pace, forţele navale au asigurat condiţii pentru desfăşurarea normală a comerţului maritim, fără a se implica în mod direct. În zilele noastre la secole depărtare de momentul scoaterii în afara legii a pirateriei maritime, forţele navale desfăşoară operaţii ample de protejare a liniilor de comunicaţii maritime în golful Aden şi Oceanul Indian.

În aceeaşi măsură, pe timp de război, grupările navale asigură protecţia căilor de comunicaţii maritime, protejând activitatea flotei comerciale. În aceste condiţii cele două componente ale puterii maritime: flota comercială şi cea militară coexistă şi se sprijină direct. O flotă comercială puternică aduce un procent consistent din veniturile unei ţări. Aceste resurse prin redistribuire pot impulsiona dezvoltarea forţelor navale a statului respectiv, în condiţiile în care există o comunitate maritimă destul de puternică şi o guvernarea care să considere acest lucru ca fiind o prioritate sau normalitate pentru statul respectiv.

Gorskov scotea în evidenţă în lucrările sale faptul că „legătura dintre puterea economică şi puterea navală nu este nicăieri mai bine ilustrată decât în istoria navală britanică. O economie puternică a furnizat Angliei cea mai puternică putere navală”[62].

Dacă urmărim dezvoltarea principalelor state ale Eurasiei în epoca preindustrializării, pe o perioadă de 200 de ani, observăm că Marea Britanie, începând cu 1800, se detaşează net de celelalte ţări aflate în discuţie. Această perioadă corespunde cu perioada în care Marea Britanie a fost hegemonul maritim mondial, nici un stat nepunându-şi problema detronării Angliei de pe poziţia pe care se afla.

Dezvoltarea flotei engleze se baza pe capacitatea economiei de a o susţine. Economia engleză se dezvolta, la rândul ei, în siguranţă, datorită existenţei unei flote care proteja comerţul maritim englez, ce se desfăşura, la scară globală, spre şi dinspre colonii. În acelaşi timp comandanţii englezi nu se sfiau să desfăşoare acţiuni de jefuire a navelor celorlalte state, întrucât pirateria era una din modalităţile de „rotunjire” a veniturilor coroanei şi ale comandanţilor. În aceste condiţii, industria engleză a avut o dezvoltare explozivă.

Având în vedere că în secolele XVIII-XIX principalul indicator economic care putea fi corelat cu nivelul de dezvoltare economică era nivelul producţiei manufacturiere, putem face o legătură directă între acest nivel şi capacitatea economică a statului respectiv. În acelaşi timp, capacitatea economică se reflecta în capacitatea de a construi şi menţine flotele naţionale.

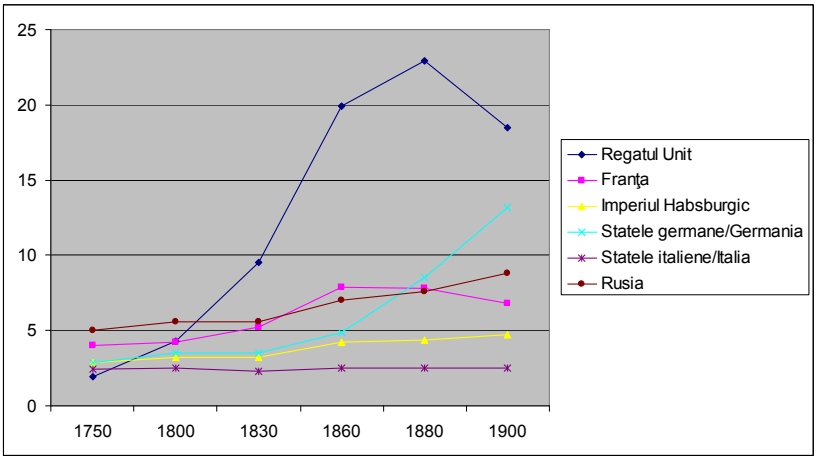
În anexa nr. 1-12 şi graficul nr. 1-13, derivat din aceasta, putem observa diferenţa foarte mare dintre ca-

[62] Geffrey Till, *Strategia Maritimă şi epoca nucleară,* Editura Universităţii Naţionale de Apărare, Bucureşti, 1983., p. 87.

pacitatea de prelucrare a industriei engleze şi a celorlalte state europene, care poate fi pusă pe seama unei combinaţii de factori cum ar fi: industrializarea accentuată a Regatului Unit, o populaţie educată, existenţa unui comerţ maritim dezvoltat care să-i asigure materiile prime în cantităţi îndestulătoare pentru prelucrare şi, în final, transferul furniturilor industriale către colonii.

Marea Britanie, între anii 1830- 1900, avea un indice industrial dublu faţă de Franţa, Germania sau Rusia aceleiaşi perioade.

Anglia, pe baza rezultatelor economice pozitive, este în măsură să se plaseze pe o curbă ascendentă când vorbim de numărul de unităţi navale, pe când majoritatea statelor occidentale analizate se află pe o curbă descendentă, atât economic, cât şi din punct de vedere al mărimii flotelor. Economia franceză are o evoluţie liniară, urmată de aceeaşi evoluţie liniară a flotei, fapt evidenţiat în graficul 3-13.



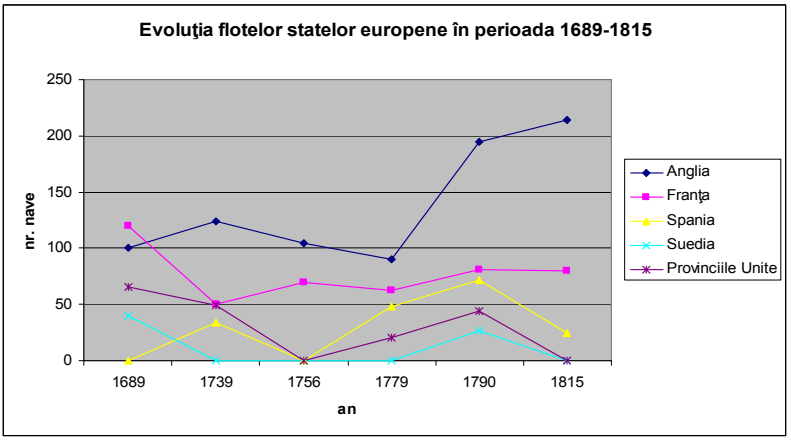
Graficul 1-13 Cota procentuală a producţiei întreprinderilor prelucrătoare din Europa,
în perioada 1750-1900

Analizând dimensiunile flotelor între anii 1689 şi 1815 (nave de linie) prezentate în anexa nr. 1-13, am întocmit graficul derivat nr. 1-14, în care se poate observa evoluţia puternic ascendentă a flotei engleze şi o desfăşurare aproximativ staţionară a flotei franceze, pe parcursul unui secol şi jumătate. Tot aici putem observa evoluţia foarte sinuoasă a flotelor spaniole şi a Provinciilor Unite, care au fost afectate profund de presiunea navală engleză.

În cazul Spaniei, s-a mai adăugat efectul unor guvernări dezinteresate faţă de flotă, care a dus Peninsula Iberică aproape de falimentul statal.

În acelaşi grafic putem urmări evoluţia Suediei, care a încercat de două ori, la sfârşit de secol al XVII-lea, respectiv al XVIII-lea, să devină o putere navală europeană, dar nu a fost în măsură să susţină economic acest efort pentru mult timp.

Din prelucrarea grafică a datelor, în graficele 1-14 şi 1-15, observăm detaşarea efectivă a economiei engleze de celelalte economii europene, urmărită îndeaproape de o dezvoltare relativ proporţională a flotei.



Graficul 1-14 Numărul de unităţi navale al statelor europene între anii 1689 şi 1815

Analizând evoluţia economiilor europene occidentale, în următoarea perioadă: 1816-1940, corelată cu nivelului puterii navale a acestor state, putem observa proporţia relativă de bogăţie (anexa 1-14), din economia europeană a marilor puteri.

Aici putem urmări evoluţia sau involuţia avuţiei statelor europene, ca rezultat al bunei sau slabei guvernări. Rezultatele pot fi corelate cu capacitatea statelor analizate de a-şi crea o flotă corespunzătoare intereselor politice şi economice.

Faptul că Anglia, Franţa, Spania şi Provinciile Unite dispuneau de cele mai mari flote europene este în legătură directă cu capacitatea economică a statelor de a susţine asemenea cheltuieli.

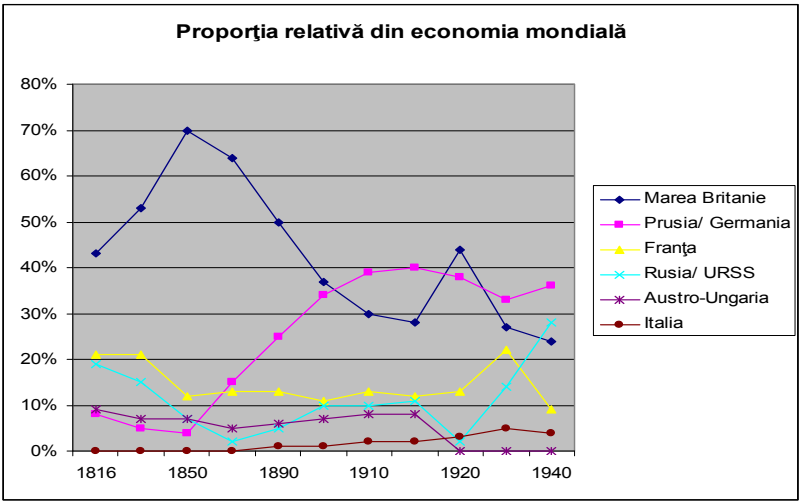
În aceeaşi măsură, guvernele erau conştiente de faptul că flotele susţineau funcţionarea economiei, asigurau siguranţa comerţului maritim, şi în acelaşi timp, blocau intenţiile adversarilor de a trece la cuceriri peste mări, în zonele de interes ale marilor puteri maritime.

În acest context, statele ce dispuneau de flote puternice puteau să-şi îndeplinească în linişte, obiectivele politice şi economice.

Pentru determinarea nivelului economiei statelor europene, am luat în discuţie mai mulţi factori. Graficele nr. 1.15 şi nr. 1.16 au fost create plecând de la modalităţi diferite de calcul, care au dus la rezultate asemănătoare. Au fost corelaţi mai mulţi factori, precum nivelul de industrializare, de consum de energie bazată pe combustibili moderni, indicatori financiari sau gradul de urbanizare al ţării, pentru a determina proporţia relativă a economiei unui stat din economia europeană sau mondială, în aproximativ aceeaşi perioadă.

Diferenţele ponderii diferitelor economii naţionale, chiar dacă au fost efectuate după procedee diferite, sunt foarte apropiate, ceea ce poate duce la concluzia că am-

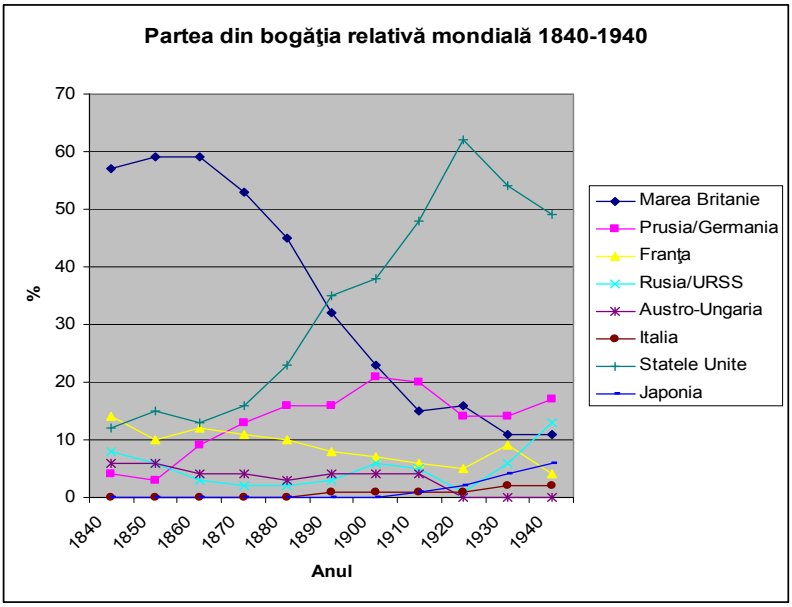
bele proceduri de calcul utilizate sunt corecte, dând mai mare veridicitate rezultatelor prezentate.



Graficul 1-15 Proporţia relativă din economia statelor europene în perioada 1816-1940

Analiza puterii relative din bogăţia europeană din perioada 1816-1940, ne poate scoate în evidenţă raporturile dintre marile puteri ale epocii şi influenţa acestora asupra domeniului militar.

Rezultatele economice s-au transpus în mod direct şi în nivelul flotelor statelor analizate. După cum se poate vedea în graficul 1-16, în perioada analizată, Marea Britanie îşi menţine ascendentul asupra tuturor statelor europene, a Statelor Unite, Japoniei şi Rusiei.

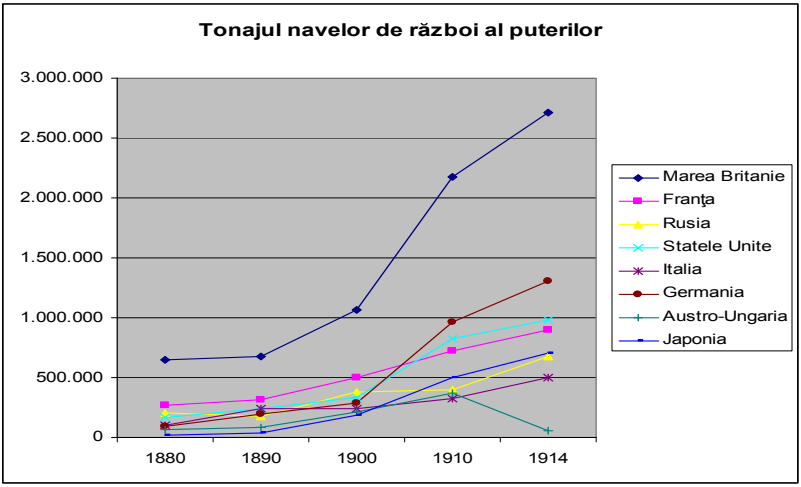


Graficul 1-16 Evoluţia avuţiei relative a statelor lumii în perioada 1840-1940 (prelucrare după anexa nr. 1-15)

În acelaşi timp, putem observa, în prima parte a secolului al XX-lea, o creştere exponenţială a tonajului flotelor de război în Marea Britanie, Germania, Statele Unite şi Japonia (graficul 1-17).

Franţa are un trend ascendent constant până la Primul Război Mondial, iar Austro-Ungaria o cădere bruscă, în aceeaşi perioadă.

La 18 ianuarie 1871, apare pe harta Europei, Imperiul German, ca o reuşită a combinaţiei între geniul diplomatic şi forţa capacităţii politice a lui Bismarck, a capacităţii de reorganizare militară a lui von Roon şi a coerenţei strategice militare a lui Moltke.



Graficul 1-17 Tonajul navelor de război al puterilor maritime, în perioada 1880 – 1914
(prelucrare după anexa nr. 1-16)

Unificarea statelor germanofone a dus la dezvoltarea exponenţială a Germaniei la începutul secolului al XX-lea, ca cea mai mare putere continentală. Gândirea continentală a strategilor germani a realizat că Germania nu va ajunge o mare putere dacă se va neglija marea.

În paralel cu dezvoltarea noii puteri continentale, s-a trecut şi la crearea unei serioase puteri maritime, iar flota comercială germană ajunge a doua flotă ca mărime din lume, înaintea Primului Război Mondial.

În condiţiile în care ponderea producţiei industriale a Germaniei (14,8 %) o depăşea cu un procent pe cea engleză (13,6 %) şi, în acelaşi timp, fiind de trei ori mai mare decât cea franceză, (6,1 %), Germania devine prima putere economică europeană. Economia devine sursa de creştere a puterii statului, acesta dezvoltând proporţional forţele terestre şi puterea navală.

Ca o urmare firească a creşterii economice, în Ger-

mania anului 1898, amiralul Tirpitz reuşeşte performanţa să aducă flota, de pe poziţia şase în ierarhia mondială, pe poziţia a doua, fiind depăşită doar de Royal Navy.

În condiţiile unei politici generale agresive, dezvoltarea flotei germane pune serioase probleme amiralităţii britanice, care face eforturi pentru a-şi menţine poziţia de lider maritim mondial. Kaiserul Wilhelm susţine că Germania are de îndeplinit sarcini măreţe dincolo de graniţele înguste ale Europei, în condiţiile în care, potrivit expresiei lui Parmeston, această ţară s-a născut încercuită.

În acelaşi timp Marina Imperială Germană – „Kaiserliche Marine" – surclasează flota franceză şi pe cea rusă, cu o marină ce se mândrea cu 29 de cuirasate – din care 13 erau noi -, şi cinci crucişătoare de linie, toate dotate cu tehnică de bord şi armament mult mai eficient decât cel întâlnit în flotele europene.

Analiza următorului secol, cuprins între 1840 – 1940, scoate în evidenţă aceleaşi concluzii ca şi cu un secol, şi jumătate în urmă. O creştere economică atrage după sine creşterea unităţilor navale sau a tonajului navelor.

În anii premergători primei conflagraţii mondiale, dezvoltarea armatei terestre şi a flotei germane nu mai are o creştere proporţională cu cea a economiei. După 1900, până la Primul Război Mondial, pe fondul unei dezvoltări economice aproximativ constante, flota are o evoluţie exponenţială. Acelaşi lucru îl putem observa în cazul Marii Britanii, care, în condiţiile unei scăderi economice accentuate, reuşeşte să obţină o creştere exponenţială a numărului de unităţi navale.

Logica dezvoltării proporţionale a economiei şi a flotei nu respectă regula, în condiţiile premergătoare unui război, condiţii în care statul respectiv găseşte resurse în altă parte – împrumuturi externe, rezerve tezaurizate etc. -, pentru o înarmare masivă, în regim accelerat.

Toate analizele legate de evoluţia economiei şi a flotelor statelor au scos în evidenţă faptul că cele două elemente au fost în permanenţă în strictă corelaţie, în condiţiile în care guvernanţii au urmărit ţinerea în echilibru a acestora şi utilizarea eficientă a flotei pentru susţinerea eforturilor economice.

2.1.3 Evoluţia industriei construcţiilor navale pe teritoriul României

Primele localităţi în care s-au descoperit urme care demonstrează existenţa unor activităţi de construcţii sau reparaţii navale din secolele VII-VI î.Hr., până în secolul al VI-lea d.Hr. au fost cele din imediata apropiere a mării, în cetăţile pontice Histria, Tomis şi Callatis.

Mai târziu, scrierile timpului atestă în mod constant utilizarea pe Dunăre, Olt şi Mureş a monoxilelor, plutelor şi a altor mijloace de transport fluvial, pe tot parcursul anilor de la sfârşitul mileniului I şi începutul mileniului al II-lea d.Hr.

Slăbirea dominaţiei tătarilor la sfârşitul secolului al XIII-lea a avut ca efect direct dezvoltarea activităţilor economice dunărene. Cetăţile Vicina, Chilia şi Cetatea Albă îşi dezvoltă activitatea comercială şi îşi cresc nivelul transporturilor pe apă. La Chilia şi Cetatea Albă s-au întemeiat puternice şantiere navale în care s-au executat, în afară de alte nave după modele otomane şi europene, şi cunoscutele pânzare moldoveneşti cu capacitatea de circa 50 de tone, care în secolul al XV-lea se bucurau de o bună apreciere în porturile Mării Negre şi ale Mediteranei de răsărit.

În 1484 turci cuceresc cetăţile Chilia şi Cetatea Albă. După acest an, şantierele navale din aceste localităţi şi-au încetat activitatea. Abia în secolul al XVIII-lea, construcţiile navale vor fi reluate în unităţi manufacturiere, pen-

tru a servi operaţiunile militare otomane care se desfăşurau pe Dunăre şi pe mare. S-au mai dezvoltat şantierele navale de la Giurgiu, Căscioarele, Galaţi şi Brăila, unde s-au construit şi reparat nave maritime şi fluviale, militare şi civile: şăici, tombazuri, galioane, fregate cu 20-60 tunuri, şalupe.

În paralel cu noile descoperiri din domeniul naval, din secolul al XIX-lea, industria românească s-a adaptat la noile cerinţe ale navigaţiei. Au luat fiinţă şantiere navale: Fernic (1833) la Galaţi, Şantierul naval Sulina (1857), Şantierul naval Turnu Severin (1858), Arsenalul Marinei Militare la Galaţi (1864), Şantierul naval Giurgiu (1897), Şantierul naval Constanţa, care foloseau tabla şi maşinile cu aburi în construcţia navelor

În începutul secolului al XX-lea, industria navală românească se baza pe şase şantiere, care depuneau de până la 1000 de salariaţi, ce construiau nave fluviale (pasagere, remorchere, şlepuri) sau executau reparaţii şi transformări de nave şi ambarcaţiuni.

În această perioadă, au fost construite noi secţii de producţie, s-au executat importante construcţii hidrotehnice (bazine, cheuri de armare, cale de lansare etc.) şi s-au achiziţionat numeroase maşini şi utilaje de ridicat. Au luat fiinţă noi şantiere navale: „Danubiul" la Brăila; Şantierul naval al „Societăţii Române Dunărene" la Brăila; Şantierul naval Tulcea (1938); Şantierul naval „România" la Brăila (1939); Şantierul naval „Neptun" la Galaţi (1943); Şantierul naval „Dinamica" la Drobeta Turnu Severin (1943) şi Şantierul naval Olteniţa (1945).

Şantierul Naval Constanţa trece, după război, de la repararea navelor militare, la transformarea acestora în nave civile. În 1946, SNC transformă patru nave de război germane în pescadoare pentru Marea Nordului, iar în 1956 începe construcţia primelor remorchere de 200 C.P.

În 1947 industria navală românească are deja o bază

de plecare cu specialişti calificaţi, după cum urmează: Şantierul Naval şi Şantierul „Dinamica" de la Turnu Severin; Şantierul Naval Giurgiu; Şantierul Naval al Serviciului Hidrografic; Şantierele Navale „România", „Fraţii Marinescu", „Franco-Română" şi „Dinamica" la Brăila, Şantierul SRT „Neptun" şi „Arsenalul Marinei Regale" la Galaţi, şi Şantierul Naval Constanţa. Numărul total al muncitorilor din aceste şantiere se ridica la aproximativ 10.000, ceea ce însemna destul de mult pentru România jumătăţii de secol al XX-lea.

În anul 1949, Şantierul naval „Energia", Şantierul Naval al Întreprinderii Române de Navigaţie, Atelierul „Viitorul", Atelierul „Progresul", Secţia Navală a Societăţii „Franco-Română", Şantierul Naval „Danubiul", Şantierul Naval „Izbânda" şi Şantierul Naval „Cerchez", au fuzionat, transformându-se într-un concern industrial naval: Gruparea mecano-navală Brăila. Începând cu 1955, Şantierul Naval „1 Mai" este transferat la Ministerul Forţelor Armate şi modernizat pentru lucrări de întreţinere şi construcţie a navelor militare, funcţionând ca Arsenal al Marinei Militare.

Între anii, 1900-1950, şantierele navale pe lângă reparaţiile navale pe care le executau, au construit 789 nave, din care un puitor de mine de 2000 CP, două submarine, 11 nave pentru pasageri cu puteri între l00 şi 1400 CP, 29 remorchere cu puteri cuprinse între 60 şi 1500 CP, tancuri petroliere, şlepuri, nave tehnice, şalande, nave pentru pescuit, etc. România exportase în anul 1958, nave în valoare de 48,8 milioane lei.[63] În acelaşi an au început lucrările de sistematizare a portului Constanţa

În perioada 1950-1973, industria navală românească s-a dezvoltat continuu. După comasarea şantierelor na-

[63] *** *Anuarul statistic al R.P.R 1962,* Bucureşti, Direcţia Centrală de Statistică, 1962, p. 359.

vale mici şi organizarea de şantiere navale puternice, au fost alocate importante fonduri de investiţii pentru modernizarea acestora. La Galaţi s-au realizat noi spaţii de producţie şi o infrastructură specifică şantierelor navale, fapt ce a permis construirea unor nave maritime cu tonaje superioare, de până la 20.000 tdw.

În anul 1951, pe structura fostului Serviciu de Studii şi Proiecte al Şantierului Naval „Viitorul" din Brăila, şi-a început activitatea, la Bucureşti, Institutul de proiectări navale (IPRONAV) care a fost transferat în 1957 la Galaţi. Tot la Galaţi în 1956 sunt construite Dragoarele de Bază 11, 12, 13, 14 şi navele bază Jiul, Tismana şi Ialomiţa, pentru Marina Militară. „Şantierul Naval „1 Mai" Brăila, care a preluat cala de construcţii şi reparaţii a Regimentului de Pontonieri Brăila, s-a axat îndeosebi pe reparaţia şi construcţia de nave militare, devenind în această perioadă Arsenalul Marinei Militare"[64]. În anii 1954-1958, la Galaţi se pun în funcţiune depozitul de laminare feroase, cala de lansare pentru nave până la 5.000 tone, dana de armare cu o lungime de 120 m, hala de asamblat secţii pentru nave de 5.000 tdw, mijloace rulante şi de ridicat de mare capacitate. În 1958 s-au introdus în fabricaţie primele două cargouri de 4.500 tdw

În 1966 a fost reorganizată activităţii de proiectare şi s-a trecut la o etapă nouă, cea a cercetării navale. A fost înfiinţarea Institutului de Cercetare şi Proiectare pentru Construcţii Navale (ICEPRONAV) Galaţi, iar doi ani mai târziu, în anul 1968 s-a înfiinţat Registrul Naval Român (R.N.R.), cu scopul elaborării normelor naţionale de proiectare navală, construcţie şi clasificare a navelor. Acesta a preluat activitatea de supraveghere a construcţiilor navale şi a expertizărilor navale.

---

64 Marian Moşneagu, *Politica Navală postbelică a României (1944-1958),* Editura Mica Valahie, Bucureşti, 2006, p. 283.

În perioada 1950-1973, volumul producţiei navale a crescut de aproape 10 ori. Au fost construite aproximativ 3.500 de nave, din care 86 nave maritime de transport (cargouri de 1.100, 1.600, 2.000, 3.400, 4.500 tdw) şi mineraliere de 12.500 tdw, 311 nave maritime mici, 50 remorchere de 900-1.200 CP, 293 nave de pescuit din lemn şi metalice, 14 pasagere şi altele. Numărul navelor fluviale cu propulsie construite se ridică la 764, din care 128 motonave de 500 şi 2.000 tone, 167 remorchere şi împingătoare de 150 la 1.640 CP, 462 şalupe de 35 la 300 CP.

Ponderea principală a navelor construite în şantierele româneşti o deţin navele fluviale fără propulsie (2.164 nave) din care 508 şlepuri, barje şi tancuri de 740-2000 tone, ceamuri de 200-1000 tone, 39 şalande de 1.000 şi 1.700 tone, tancuri petroliere, nave de pescuit.

România a exportat un mare număr de nave către: URSS, China, Vietnam, Bulgaria, Polonia, Iugoslavia, India, Grecia, Egipt, Iran, Israel, Norvegia.

În acelaşi timp cu creşterea producţiei de nave, s-a trecut şi la modernizarea tehnologiilor navale care să ducă la ridicarea nivelului calitativ al navelor. Se fac investiţii în asimilarea în fabricaţie a unor noi tipuri de nave cu performanţe superioare. Dintre acestea fac parte: vrachierele de 25.000, 85.000 şi 165.000 tdw, petrolierele de 85.000 tdw, tancurile multifuncţionale de 5.000 tdw, tancurile de aprovizionare a traulelor de 10.000 tdw. La acestea se adaugă: un feribot, şi tancuri cu destinaţie specială, de amoniac, acid sulfuric, îngrăşăminte lichide, ulei comestibil sau pentru gaze lichefiate, cu capacităţi cuprinse între 1500 şi 25.000 tdw.

După 1950 se investeşte foarte mult în industria navală, iar rezultatele nu se lasă mult aşteptate, astfel că se poate spune că România îşi construia propria flotă comercială şi militară în ţară, fiind printre puţinele state

din blocul comunist care ajunsese la această performanţă. După 1973 nivelul investiţiilor în tehnologii de ultimă oră şi în sectorul naval scade dramatic, fapt ce va avea ca rezultat direct în următoarele decenii o rămânere în urmă din ce în ce mai mare a nivelului calitativ al navelor civile şi militare.

2.2. PROGRAMELE NAVALE ALE ROMÂNIEI

Putem discuta de primele „Programe navale" ale României pentru dezvoltarea unei Forţe Navale naţionale, abia după reunirea Dobrogei cu ţara, în 1887. Până la acea dată puteam vorbi doar de achiziţii punctuale pentru organizarea unor structuri navale ce aveau mai mult un rol poliţienesc sau grăniceresc pe Dunăre, Prut şi Nistru, sau nave maritime armate ale Principatului Moldovei sau Munteniei, construite la ordinul Înaltei Porţi, pentru a face paza costieră în zona Dobrogei otomane la acea dată.

În momentul în care România a devenit un stat cu ieşire la mare, oamenii politici au realizat faptul că şi România trebuie să facă eforturi pentru a-şi dezvolta o forţă care să apere interesele statului pe mare, Dunăre şi Nistru şi să dezvolte celelalte elemente ale puterii maritime specifice oricărui stat maritim sau stat cu ieşire la mare.

Structura bugetului anual al Flotilei era construit sub forma unor sume clar stipulate pentru plata personalului şi a unor sume pentru material, care, de fapt, se poate traduce în limbajul actual ca fiind sume pentru reparaţii şi întreţinerea navelor.

Alocările bugetare pentru construcţia de nave noi, armament şi muniţie, adică sumele pentru susţinerea programelor navale, erau stipulate separat în buget.

2.2.1 Programe navale în perioada antebelică 1840-1914

Colonelul de marină Maican poate fi considerat arhitectul Flotilei Române, cel care a fost în măsură să dezvolte un program naval coerent şi să convingă factorii de decizie guvernamentali să aloce fondurile necesare dezvoltării unei forţe navale naţionale. Proiectele acestuia s-au derulat pe timpul cât se afla la comanda Flotilei şi mulţi ani după plecarea acestuia de la comandă, în 1888.

Până în 1880 sunt comandate şi intră în compunerea flotilei:

- 1866 şlepul nr.4 comandat la Linz (la preţul de 60.000 lei)
- 1873 canoniera Fulgerul comandată la Toulon (la preţul de 140.000 lei)
- 1880 canoniera Griviţa comandată la Triest (la preţul de 117.000 lei)

La începutul lui 1881, ministrul de război George Slăniceanu supunea atenţiei Regelui Carol I trimiterea unei echipe în Anglia pentru studierea posibilităţilor de a construi nave în şantierele britanice. La 16 iunie 1881 se înaintau aprobării Consiliului Superior al Armatei, propuneri privind dotarea Marinei cu nave de război. Acesta a fost primul program naval românesc.

În 1881[65], sunt comandate următoarele nave:

- canoniera Alexandru cel Bun (la preţul de 100.000 lei);
- şalupele canoniere: Rahova, Smârdan, Opanez, (Şantierele navale de la Thames) (la preţul de 65.000 lei)[66];

[65] Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *op. cit.*, p. 79.
[66] Lt. cdor. Ion Bălănescu, *Războiul naval pe înţelesul tuturor*, Editura Institutul de Arte Grafice CAROL GOBL, Bucureşti, 1915, p. 22.

– două torpiloare mici tip Şoimul (la Casa Yarrow)
– În 1882 au intrat în serviciul Flotilei Principatelor:
– puitorul de mine Alexandru cel Bun construit la Londra (la preţul de 100.000 lei);
– cinci şalupe de poliţie tip Santinela: Pandurul, Poteraşul, Vegheatorul, Grănicerul, Santinela (la preţul de 35.000 lei fiecare);
– nava şcoală Mircea construită la Londra (la preţul de 344.000 lei);
– două torpiloare mici Şoimul şi Vulturul;
– zece mitraliere (de la Casa Nodernfelt);
– douăsprezece torpile sistem Schwartzkopf (de la Viena)
– În plus, în acelaşi an, au mai fost comandate:
– zece torpile cu aprindere automată;
– şapte tunuri revolvere Hotchikiss de 37 mm;
– 2100 obuze din fontă (de la Paris);

În 1886, este votată Legea de organizare a Flotilei, în care se stipula acordarea unor credite pentru mărirea parcului de nave de război.

În 1887, odată cu reorganizarea Flotilei „guvernul a promis un buget suplimentar de 5.000.000 de lei acordat din creditul de 30.000.000 de lei, votat prin Legea 282 din 07.02.1887 pentru completarea armamentului şi apărarea neutralităţii ţării”[67]. Pe baza acestui credit se întocmeşte „al doilea program naval”[68], ce începe să se deruleze din 1888.

Guvernările acelor ani şi-au respectat angajamentele luate, astfel că termenul de a promite se transpunea,

[67] *Ibidem*, p. 86
[68] AMR, *fond Inspectoratul General al Marinei*, inv. 1281/1887, dosar 1, f. 1.

în final, în alocarea de sume în buget şi achiziţii la nivelul sumelor promise. În baza celui de al doilea Program naval, în 1887 au fost adjudecate:

- o navă tip crucişător clasa a III-a (Elisabeta) – Casei Amstrong din Elswick (la preţul de 1.512.000 lei);
- trei torpiloare cl. A III-a (Sborul, Smeul, Năluca) – Societăţii Anonime Forger & Chantiers de la Mediteraneée, Le Hâvre (la preţul de 228.000 lei);
- trei canoniere mici de Dunăre (Bistriţa, Oltul, Siretul) – Casei Blackwall & Co. Thames Iron Works and Shipbuilding Co, Londra (la un preţul de 125.000 lei fiecare);
- tunurile de coastă de 150 mm – la Krupp, Essen;
- tunurile de 57 mm şi mitralierele de 11,8 mm, - la Casa Nordenfelt, Londra;
- tunurile revolver Hotchkiss, - Paris St. Denis;
- torpilele automobile Casei Whitehead din Fiume;
- tuburile lans-torpilă, - la Canet, în Franţa

În acelaşi an, pe 17 dec. 1887 se lansează la apă crucişătorul Elisabeta.

În 1888, intră în dotarea marinei:

- torpiloarele Smeul, Sboul şi Năluca, construite la Le Hâvre;
- crucişătorul Elisabeta, în noiembrie
- În 1889, se solicită şi se primeşte un credit suplimentar de 5.912.489 lei pentru procurarea de noi nave, în cadrul aceluiaşi program naval:
- un avizo-torpilor amenajat ca iaht,
- 500 de torpile de blocus,
- patru canoniere, care trebuiau armate cu câte un tun de 160 mm şi tunuri cu tragere rapidă de calibrul existent în Flotilă

- trei torpiloare,
- două şalupe,
- douăsprezece torpile automotive;
- s-a încheiat un contract cu Casa Schonichen-Hartman din Budapesta pentru construirea unui corp nou, pe care să se instaleze vechiul motor al navei România, aflat într-un stadiu avansat de uzură, la preţul de 54.000 lei69.

În 1891, căpitanul Paul Rădulescu atrăsese atenţia în mai multe rânduri Ministerului de Război asupra necesităţii ca Flotila să dispună de nave de război mai puternice, care să poată îndeplini misiunile ce-i reveneau. Ministerul de Război, la rândul lui, reuşeşte să sensibilizeze Guvernul, care recunoaşte faptul că România are nevoie de o flotilă puternică.

În urma unei bogate corespondenţe între Ministerul de Război şi Flotilă, generalul Lahovari emite ordinul, prin care căpitanul Rădulescu era desemnat să întocmească un memoriu personal către comandantul Flotilei, în care să fie prezentat un Program naval în limita a 10-12.000.000 de lei, care să acopere necesităţile imediate ale marinei.

În 1892, la solicitarea Ministerului de Război, Flotila trimite studii privind „Planul apărării Dunării şi al coastelor Mării Negre" ce cuprindea un vast program de amplasare a bateriilor artileristice la Dunăre şi Marea Neagră şi a forturilor necesare, în valoare de 62.000.000 de lei şi un program naval în valoare de 14.000.000 de lei.

În 1893 au fost alocaţi 200.000 lei pentru construcţia a patru şalupe torpiloare: Vedea, Argeşul, Trotuşul, Teleorman, cea au intrat în dotarea Flotilei în 1894 şi a unui vaporaş: Prutul comandat la Hamburg (50.000 lei), ce a intrat în dotare în 1893.

69 Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *op. cit.*, p. 90.

În 1895, comandantul Flotilei adresează ministrului de război un raport prin care solicită dotarea Flotilei cu „un crucişător, două canoniere protejate cu chiurase şi turele din oţel armat, trei torpiloare armate cu torpile automobile; un doc flotant; o sută de torpile; două vase cu aburi pentru ancorat torpilele în baraj şi completarea muniţiilor pentru nave”[70]

Până în 1889 toate transporturile navale se efectuau cu nave militare. În anul 1895 se pun bazele marinei comerciale române, element esenţial al puterii maritime al oricărui stat.

În 1895 se creează ,,Serviciile Marinei Comerciale pe Dunăre şi la Mare” urmând ca în perioada imediat următoare să fie cumpărate nave pentru asigurarea transportului mărfurilor şi a traficului de călători pe Dunăre şi Mare. Acestea au funcţionat în subordinea Serviciului Navigaţiei Fluviale din cadrul Regiei Monopolurilor Statului.

Transporturile navale au avut o dezvoltare foarte rapidă, astfel încât la sfârşitul anului 1895, toate transporturile între porturile dunărene româneşti, sârbeşti şi bulgare erau deservite de nave româneşti. În şantierele navale de la Turnu Severin se construieşte nava Principele Carol, pentru asigurarea traficului de călători între Galaţi şi Brăila.

Având în vedere rezultatele de la Dunăre, în acelaşi an, se organizează un serviciu de transport comercial şi la Mare, în subordinea aceleiaşi Regie a Monopolurilor Statului.

În 1896, Flotila a fost reorganizată în conformitate cu necesităţile unei Marine Militare moderne, despărţindu-se structurile operative (Divizia de Mare, Divizia de Dunăre,

[70] Nicolae Negrescu, *Comment on fit la guerre sur le Danube 1916-1918*, Imprimeriile naţionale, Bucureşti, 1938, p. 320.

Apărarea fixă şi mobilă) de cele administrative (Şcolile, Arsenalul, Depozitele, Inspectoratul navigaţiei şi porturilor).

În 1900 intră în dotarea Flotilei şalupa de poliţie Rândunica construită la Galaţi cu 35.000 lei, iar în 1904 sunt comandate, la acelaşi şantier, cinci şalupe automotive: A, B, C, D, E, contra sumei de 10.000 lei fiecare.

În 1905, după analiza evenimentelor legate de acţiunea cuirasatul Potemkim*, guvernul trage concluzia conform căreia Marina Militară a fost într-o inferioritate vizibilă şi trebuie luate măsuri de modernizare a marinei. În 1906, generalul George Manu – ministrul de război – solicită şi primeşte un credit de 12.000.000 de lei pentru construirea a patru monitoare, opt vedete, cumpărarea de mine marine şi armament pentru crucişătorul Elisabeta, care se concretizează în „al treilea program naval”[71].

În 1906 au intrat în componenţa marinei, cele opt vedete comandate la Londra, (lt. Călinescu D.; cpt. M. Romano; cpt. Valter Mărăcineanu; cpt. Lascăr Bogdan; mr. Gheorghe Şonţu; mr. Ene; mr. Grigore Ioan; mr. Giurescu) (la preţul de 249.605 lei), aduse din Marea Nordului, pe Rin şi Dunăre.

Cele patru monitoare (Alexandru Lahovary; Lascăr Catargiu; Mihail Kogălniceanu şi Ioan C. Brătianu) comandate în 1906 la Triest, contra sumei de 1.980.000 lei fiecare, au fost asamblate în Arsenalul Marinei, fiind lansate la apă la 17 septembrie 1907, la Galaţi.

După 1907, până după Primul Război Mondial, „Programul naval de înzestrare” scade aproape la zero.

Din analiza proiectelor de dezvoltarea a Flotilei,

* În iunie1905 echipajul cuirasatului rus *Potemkim* se revoltă în urma lipsei acute de hrană, influenţat în acelaşi timp de mişcările socialiste din Rusia. Nava primeşte interdicţia de a intra în porturile ruse, aşa că încearcă să intre în portul Constanţa. Acţiunea cuirasatului este blocată de crucişătorul *Elisabeta*.

[71] AMR, *fond Direcţia a 5-a marină*, dosar 74/1908-1911, p. 126.

putem concluziona faptul că în perioada antebelică, Flotila României a reuşit să deruleze în 35 de ani, trei programe navale deosebit de mari, raportate la puterea economică a României, între anii 1881-1882; 1887-1889 şi 1906-1907, în care s-a reuşit să se creeze bazele unei marine de război, pentru fluviu.

Având în vedere implicarea colonelului de marină Nicolae D. Maican, timp de 20 de ani (începând cu 1871) în gândirea dezvoltării Flotilei, pe întreaga perioadă a celor trei programe navale antebelice, acesta poate fi considerat ca fiind arhitectul creării flotilei române de la sfârşitul secolului al XIX-lea*.

Cele trei programe navale antebelice, s-au caracterizat prin coerenţă şi continuitate, dovedindu-se că au fost gestionate ca un program naval unitar, derulat pe o perioadă de 30 de ani, ce a fost proiectat şi pus în practică prin decizii guvernamentale corecte ce au avut ca finalitate crearea nucleului puterii navale a României.

În condiţiile tensiunilor balcanice şi ale înrăutăţirii generale a situaţiei politice europene în primii ani ai secolului al XX-lea, România nu reuşeşte să-şi aducă flotila la nivelul minim necesar pentru a-şi apăra interesele fundamentale la Mare şi Dunăre. În 1905, în ciuda sprijinului guvernamental pentru derularea unor programe navale consistente, generalul Iacob Lahovari în calitate de Ministrul de Externe şi fost ministru de Război, regreta că „România nu are o flotă cu care să-şi susţină interesele ei legitime la Dunăre şi Marea Neagră”[72].

În 1912 intră în dotarea Flotilei şalupa torpiloare Măcinul, comandată la Linz contra sumei de 250.000 lei.

* Ministrul de război Generalul Iacob Lahovari, într-o discuţie referitoare la oportunitatea construirii unor nave de război, spunea despre Generalul N.D. Maican că *„a fost cu 50 de ani înaintea timpului său”*

[72] Nicolae Negrescu, *op. cit.*, p. 263.

Primul Război Mondial găseşte România în imposibilitatea de a-şi acoperi rolul cu propriile forţe. Marina Militară din cauza slabei dotări la mare, nu este în măsură să-şi îndeplinească misiunea de apărare a graniţei maritime româneşti. În aceste condiţii, responsabilitatea apărării porturilor şi a coastelor României este cedată şi asumată de Marina Rusă. Comandantul escadrei ruse, amiralul Patton Falton, va îndeplini misiunea de apărare a graniţelor maritime ale României.

2.2.2. Programe navale interbelice 1920-1940

După terminarea Primului Război Mondial, au sosit în ţară, în anul 1920, cele două distrugătoare Mărăşeşti şi Mărăşti, care fuseseră comandate la începutul războiului în Italia, dar fuseseră rechiziţionate de către aceştia pentru propriile necesităţi de război.

În 1921 au fost cumpărate de la francezi patru canoniere ce au fost denumite cu numele unor eroi marinari căzuţi în războiul de întregire: Dimitrescu, Ghiculescu, Stihi şi Lepri şi patru vedete antisubmarin tip M.A.S.[73]

În acelaşi an pe baza experienţei rezultate din război şi a necesităţilor derivate din documentările efectuate în celelalte state maritime, a fost elaborat un studiu aprofundat referitor la apărarea coastelor şi a bazelor maritime, intitulat „Programul Naval al României”[74], - denumit şi „Programul Carol” – sub directa îndrumare a Inspectorului General al Marinei Militare, având următorul moto: „A ţine traficul maritim deschis pentru traficul propriu, a-l închide pentru inamic, aceasta este raţiunea

[73] M.A.S. - denumirea italiană a navelor antisubmarin: Motoscofo AntiSumergibile

[74] Arhivele Statului Bucureşti, fondul *Casa Regală*, dosar 11/1921, fila 1; *România Militară,* nr. 3 şi 5, 1921.

de a fi a flotelor militare”[75]. Documentul a fost analizat şi aprobat în şedinţa Comitetului Consultativ al Marinei din 18 oct. 1921[76]. Programul naval conţinea cinci secţiuni:

„Misiunea Marinelor Militare; Consideraţiuni generale ale războiului naval; Compunerea unei marini; Consideraţiuni generale pentru stabilirea unui Program naval; şi Programul naval al României”[77].

Secţiunea a V-a este dezvoltată pe patru părţi, în care sunt analizate: situaţia marinei militare, situaţia politică generală, inamicii probabili ai României şi alianţele probabile ce se pot încheia. În acelaşi capitol, se studiază situaţia economică, condiţiile geografice ale ţării din punct de vedere militar şi se analizează atât configuraţia coastelor româneşti şi capacitatea de protecţie a acestora, hidrografia bazinului de vest a Mării Negre, situaţia bazelor navale, cât şi priorităţile derulării programului naval.

Toate propunerile Comitetului Consultativ al Marinei Militare, care întocmit Programul naval al României în 1921, nu au avut nici o rezonanţă pentru guvernanţi. Acest document a mai fost denumit „Primul Program naval românesc” al perioadei interbelice, devenind al patrulea program naval în ordine cronologică. A fost un program foarte bine documentat, ce depăşea cadrul general al unui simplu program de achiziţii navale, prin care se dorea acoperirea ruşinii marinei, din Primul Război Mondial.

Având în vedere incapacitatea Marinei Militare de a-şi executa misiunea de apărare a României dinspre mare, în 1923, căpitan comandorul Eugeniu Roşca şi

[75] *Ibidem*

[76] Ion Ionescu, *Politica navală a României între anii 1919 şi 1941*, Editura CN Administraţia Porturilor Maritime SA, Constanţa, 2002, p. 65

[77], Arhivele Statului, Bucureşti, op. cit., fila 3 şi următoarele.

locotenent comandorul Gheorghe Koslinski* întocmesc un studiu despre necesitatea modernizării Marinei Militare[78].

În 1924, în condiţiile înrăutăţirii situaţiei internaţionale şi apariţiei unor focare de război, Inspectoratul general al Marinei, pe baza misiunilor acesteia, întocmeşte un Program naval – „al doilea Program naval românesc" - , (al cincilea în ordine cronologică) denumit „Compunerea marinei noastre militare"[79]. Acesta era direcţionat pentru „a pune ţara la adăpost împotriva «incursiunilor inamice la litoralul maritim, şi în specia,l în portul Constanţa şi Delta Dunării», fie pentru a acoperi flancul drept al armatei care ar opera în Basarabia contra debarcărilor neapărate, fie de a zădărnici transporturile, ruseşti de

* Viceamiral Gheorghe Koslinski (n. 20 mai 1889, Galaţi – dec. 30 aprilie 1950, închisoarea Aiud). Fiu al contraamiralului Emanoil Koslinski, a urmat profesia tatălui, absolvind Şcoala Navală de la Brest (1908), ca şi Şcoala de Aplicaţie, fiind ambarcat pe navele *Borda* şi *Douguay Trouin*,dar şi un stagiu în Marina Militară Italiană, pe nava *Advente* (1913).După război, a absolvit Şcoala de submarine de la Toulon. În ţară a participat la campania din vara anului 1913, în calitate de comandant al vedetei de siguranţă *Cpt. Valter Mărăcineanu*. În prima conflagraţie mondială, a participat , în prima parte, în calitate de comandant al portului militar Cernavoda, iar apoi ca ofiţer cu artileria, în cadrul statului major al Flotei de Operaţiuni. În perioada interbelică a fost adjutant al regelui Ferdinand I, în paralel a predat în Şcolile Marinei, în premieră, „Cursul de submarine", mai apoi, în cadrul Şcolii de Război, a predat ofiţerilor-elevi cursul „Tactica aplicată a forţelor submarine". Între anii 1933 – 1935, a comandat Escadrila de distrugătoare. A condus, pe rând, Forţa Navala Maritimă şi Divizia de Dunăre. În perioada octombrie 1940 – ianuarie 1941, a fost subsecretar de stat pentru Marină.

[78] Căpitan comandorul Eugeniu Roşca, locotenent comandorul Gheorghe Koslinski, *Avem nevoie de Marină Militară?*, Tipografia Şcoalei Militare de Infanterie, Bucureşti, 1923.

[79] Arhivele Statului Bucureşti, fondul *Cabinetului Ministrului,* 1924, dosar 506, fila 472.

materiale şi trupe în porturile bulgare”[80]. În acest document, se punea mare accent pe efectul submarinelor asupra forţelor navale inamice, considerat «arma naţiunilor slabe în resurse financiare»[81].

O parte a efortului financiar necesar pentru derularea programului, era reprezentată de sumele subscripţiei publice de 50 de milioane de lei, desfăşurate în perioada antebelică.

Acesta prevedea achiziţionarea următoarelor nave:

- trei crucişătoare uşoare;
- 16 contratorpiloare;
- 12 torpiloare;
- trei submarine de 600 de tone (estimate la 30 milioane lei repartizaţi pe trei ani);
- o navă bază pentru submarine;
- un portavion;
- 10 hidroavioane şcoală;
- 36 hidroavioane de recunoaştere şi bombardament;
- 40 hidroavioane torpiloare;
- modernizarea artileriei de coastă;
- opt vedete rapide.

Programul naval depăşea cu mult posibilităţile statului Român, astfel că a fost drastic redus, limitându-se la aprobarea achiziţiei unui submarin, două contratorpiloare şi a unei nave bază pentru submarine. În 1925, bugetul marinei reprezenta 2,8% din bugetul armatei.

În 1925 au fost instalate la Tataia, Viile Noi şi Midia trei baterii de coastă cu tunurile de 120 mm şi 152 mm, date jos de pe crucişătorului Elisabeta şi de pe cele două distrugătoare Mărăşti şi Mărăşeşti.

---

80 Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 68

81 Arhivele Statului Bucureşti, fondul Cabinetului Ministrului, 1924, dosar 506, fila 473.

În 1926, pentru derularea celui de al doilea Program naval interbelic, aprobat în 1924, guvernul generalului Averescu, pune, totuşi, la dispoziţia marinei întregul buget alocat armatei – un miliard de lei – pentru a fi comandate în Italia navele prevăzute: un submarin şi o navă bază pentru acesta, un crucişător uşor, şi două contratorpiloare. Cele din urmă sunt finalizate şi date la apă în 3 noiembrie 1929, urmând a fi testate şi armate.

În 1931, nava bază Constanţa, proiectată să deservească trei submarine şi comandată în 1926, este finalizată şi pleacă în ţară. Submarinul Delfinul, construit în baza aceluiaşi program în Şantierul Naval „Quarnaro" din Fiume, a fost finalizat şi a ridicat pavilionul românesc abia pe 9 mai 1936, după mulţi ani de tergiversări şi procese cu firma italiană, în condiţiile în care contractul prevedea ca termen de livrare 07.12.1928.

În 1930, sunt finalizate în Şantierele Navale din Napoli două distrugătoare tip R: Regele Ferdinand şi Regina Maria şi sunt cumpărate de la Casa Savoia, tot din Italia, şase hidroavioane, în baza programului naval din 1924, finanţat în 1926.

Programul naval din 1924 a fost un model pe baza căruia s-a întocmit un nou document: „Programul Naval al României din anul 1929"[82], denumit „al şaselea Program naval", în care se reconsidera rolul Marinei române în apărarea statului, la Mare şi Dunăre. Pentru creşterea probabilităţii de a fi aprobat de către guvernanţi, acesta a fost întocmit în două variante. Una pentru un buget consolidat de achiziţii şi alta pentru un buget redus.

În „Expunerea de motive pentru programul nostru naval"[83] din 1929, - cel mai elaborat din toate programele

[82] Colonel Paul Teodorescu, *Rolul marinei în viaţa naţiunii,* Bucureşti, 1924, p.6.
[83] Arhivele Statului Bucureşti, fond *C.M.M.,* Dosar nr. 348, 1930, fila 208.

proiectate în perioada 1880-1929 -, se scoteau în evidenţă principiile politicii navale româneşti din acea perioadă, accentuându-se trecerea de la o concepţie tipic terestră a apărării fixe, cu baterii de artilerie fixate pe litoral, la o apărare maritimă modernă, în care forţa navală să deţină rolul cheie în anihilarea inamicului pe mare.

În prefaţa acestui document, (expunerea de motive) se acredita pentru prima dată în istoria României ideea conform căreia, în condiţiile exploatării judicioase a poziţiei sale geopolitice, România putea să-şi redefinească poziţia, privind locul şi rolul ei în sud estul european, având dreptul şi obligaţia să devină o putere maritimă. Fiind necesară dezvoltarea economiei româneşti, „deoarece ca ţară maritimă expansiunea economică este întotdeauna mai avantajoasă pe mare. Este limpede că numai cu mijloace navale de transport ieftine se puteau exploata căile de comunicaţii maritime internaţionale, care n-ar fi reprezentat nimic altceva decât prelungirea drumurilor din interiorul ţării pe întinsul mărilor în care bogăţiile naturale şi produsele industriei naţionale ar fi găsit pieţe de desfacere. Toate acestea presupuneau crearea de societăţi naţionale de navigaţie, fie de stat, fie particulare."[84]

În condiţiile doctrinei militare naţionale interbelice, „misiunea forţei navale consta în apărarea litoralului, a căilor de comunicaţii maritime proprii, dar şi lovirea liniilor de comunicaţii a unui eventual agresor"[85].

„Programul Naval al României din anul 1929"[86] prevedea necesitatea existenţei următoarele forţe la mare:

- un grup de două crucişătoare uşoare (de 5-6.000 tone);
- două grupuri formate din opt distrugătoare (două aflate în construcţie);

[84] AMR, fond *1683 CMM*, dosar 348/1930, fila 205.
[85] Comandor Ioan Bălănescu, *op. cit.*,. p. 16.
[86] AMR, fond *1683 CMM*, dosar 348/1930, filele 212-213.

– 12 submarine (unul în construcţie la Fiume în Italia);
– 12 nave antisubmarin;
– 12 şalupe torpiloare rapide;
– două nave puitoare de mine rapide;
– trei escadrile de aviaţie de bombardament;

Apărarea fixă a litoralului:

– o baterie de coastă de 240-280 mm;
– o baterie de coastă de 210 mm;
– trei baterii de coastă de 152 mm;
– trei baterii de 75 mm;
– posturi de ascultare submarină, staţii TFS, proiectoare;

Iar la Dunăre:

– şapte vedete fluviale;
– 1.000 de mine marine (200 de baraj, 500 derivante);

Datorită marii crize financiare mondiale declanşate în 1929, ce a afectat România până în 1933, programul naval nu a mai fost pus în aplicare. În 1931, „dintr-un buget previzionat de 10.204.021.661 lei pentru Ministerul de Război, a putut fi asigurat mai puţin de 50%, fiind tăiate toate achiziţiile de armament”[87], din care marinei îi reveneau doar 242.191.918 lei, în condiţiile în care armata de uscat primea 8.550.704.713 lei, aeronautica, 1.251.435.399 lei, iar jandarmeria 151.151.539 lei puţin mai puţin decât marina.

Abia în aprilie 1936, sub presiunea evenimentelor internaţionale europene, care anunţau iminenţa izbucnirii unui nou război, este finalizat „al şaptelea program

[87] Apud Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 74. N.Z. Lupu, *Planul de la Geneva. Implicaţiile lui politice în România, 1932-1933,* Editura Politică, Bucureşti, 1973, p. 30-33.

naval care prevedea ca până în 1946 să intre în dotarea marinei 11 submarine, prin construirea lor în ţară, în şantierele navale proprii sau prin achiziţii din ţările europene cu tradiţie în construirea unor asemenea nave”[88].

Programul de modernizare a Marinei intra sub incidenţa Acordului naval asupra limitării înarmărilor navale, încheiat la Londra în martie 1936, la care România aderase din 1935 şi care avea clauze şi pentru flotele ţărilor mici. Nivelul permis Marinei Regale Române, de Acordul naval asupra limitării înarmărilor navale se putea ridica la finalul anului 1944, la: două crucişătoare; 10 distrugătoare; 12 submarine; 12 vedete torpiloare; ca forţă de lovire, completat de nave de sprijin şi apărare a litoralului: dragoare, puitoare de mine, nave patrulare, scafandri, nave auxiliare.

Programul naval acoperea toate aspectele creării unei puteri navale, de la modernizarea parcului de nave cu accent pe cele maritime, la construirea unei baze navale pe lacurile Taşaul şi Siutghiol, până apărarea litoralului.

Acest Program naval urma să se desfăşoare pe durata a nouă ani, fiind împărţit în trei etape :

- în prima etapă: 1937-1940, urmau să se achiziţioneze un crucişător greu, patru submarine, şase nave antisubmarin mari;
- în a doua etapă: 1940-1943, urmau să se achiziţioneze două distrugătoare, patru submarine, 12 vedete torpiloare, trei puitoare de mine;
- în ultima etapă: 1943-1946, urmau să se achiziţioneze un crucişător, patru distrugătoare, patru submarine, şase nave antisubmarin, patru nave dragoare.

[88] Nicolae C. Petrescu, *Marina Română în războiul antisovietic*, Editura Europroduct, Piteşti, 2008, p. 5.

La finalul programului, se preconiza că flota să fie dotată cu: două crucişătoare; şase distrugătoare; 12 nave antisubmarin; 12 submarine; patru nave dragoare; trei puitoare de mine; 12 vedete torpiloare.

Estimarea fondurilor necesare pentru derularea celui de „al şaptelea Program naval", era de 290 de milioane de lei aur, iar pentru construirea celor două baze navale, erau previzionaţi 12 milioane lei aur. Începerea războiului a oprit demararea construirii bazelor şi a anulat majoritatea prevederilor programului.

În 1938, pentru crearea unui buget care să acopere nevoile programelor de înzestrare a Marinei, a fost emis Decretul-lege pentru crearea Fondului Naţional al Marinei, care a instituit taxe majorate pentru activităţile de import-export, în vederea cumpărării de nave pentru marina militară şi comercială, amenajarea porturilor şi bazelor navale.

În 1939, a fost dat la apă puitorul de mine Murgescu, construit integral în Şantierul Naval Galaţi şi au fost contractate din Marea Britanie 12 hidroavioane pentru recunoaştere îndepărtată[89] şi trei vedete torpiloare tip Vosper, care au intrat în Marina Militară în 1940.

Vedetele torpiloare „au fost aduse dezasamblate de la Portsmouth, urmând ruta Le Havre, - Paris, râul Loring – canalul Briar – canalul Centru Rin – portul Marsilia, de unde au fost ambarcate pe nava S.M.R. „Peleş" şi aduse la Galaţi, unde ajung la 1 iunie 1940"[90].

Următoarele Programe navale, „opt" şi „nouă", au încercat să readucă în atenţia guvernanţilor problemele de dotare ale marinei, dar nu au avut nici o finalizare.

---

[89] Apud Mariana Păvăloiu, Marian Sârbu, *op. cit.*, p. 177. Contract nr. 294/20.05.1939, cu firma italiană Cantieri Riunti del Adriatica din Montfalcone – Trieste, în valoare de 17.313.654 lire italiene,

[90] Ion Ionescu, *op. cit.,* p. 191.

Iminenta intrare a României în război a determinat Direcţia Generală a Marinei să propună în septembrie 1939, un „Program naval minimal" (al optulea program naval) estimat la 70.000.000 de lei aur, prin care se punea accent pe dezvoltarea hidroaviaţiei şi pe achiziţionarea unor nave pentru Marina Comercială. Nici acest program nu a mai fost derulat, din cauza începerii celui de al Doilea Război Mondial.

La sfârşitul anului 1940, a fost definitivat un nucleu al unui program naval de urgenţă, denumit „Planul de înzestrare a marinei. Ipoteza 15"[91] (al nouălea program naval). În expunerea de motive a necesităţii derulării programului de înzestrare, contraamiralul Gheorghe Konslinski, secretar de stat al Marinei, „a prezentat misiunile marinei, conform doctrinei militare şi a orientărilor de politică externă a României, în raport cu forţele şi mijloacele prezumtivilor inamici la Dunăre şi Mare, deduşi din agresiunile la care România fusese deja supusă"[92].

Concluziile asupra nivelului de dotare a marinei demonstrau insuficienta dotare navală şi aeriană a marinei, incompleta apărare a coastelor şi slaba apărare antiaeriană a obiectivelor de litoral. Marina era pusă în imposibilitatea de a susţine o rezistenţă de durată.

Din nou marina se găsea nepregătită pentru război, fiind în inferioritate absolută în raport cu prezumtivii inamici.

Acest program naval prevedea, în primă fază, aducerea în stare de luptă a tehnicii din dotare şi, în a doua fază, „achiziţionarea unui crucişător, 3 submarine, 3 vedete torpiloare, 6 vedete antisubmarin, două baterii de

[91] AMR, fond *3837 MAM,* dosar 2847, f. 16. (Planul de înzestrare al Marinei Militare. Ipoteza 15)

[92] AMR, M.St.M., fond Ministerul Aerului şi Marinei, dosar 2487/1939-1941, f. 15-22 şi fond 1683, dosar 562, f. 79-87.

calibru mare, 5 baterii de calibru mic şi 2.000 de mine marine”[93].

În 1941, în preajma intrării României în război, în urma programelor navale derulate, Marina Regală avea următoarea organizare:

- Escadra de distrugătoare (4 nave);
- Secţia de crucişătoare auxiliare;
- Secţia canoniere (3 nave);
- Secţia nave miniere maritime (3 nave);
- Grupul submarine şi vedete torpiloare (1 Sm. Şi 3 VT mari);
- Flotila de siguranţă (4 remorchere dragoare, o şalupă dragoare, 4 remorchere de ascultare submarină);
- şase baterii de artilerie de coastă;
- Flotila de Hidroaviaţie (20 aparate);
- Secţia vedete fluviale (2 vedete);
- Grupul fluvial (şapte nave blindate);
- două baterii de artilerie la Sulina;

În 1942 Flotila de hidroaviaţie s-a îmbogăţit cu 15 hidroavioane marca Henkel 114, de fabricaţie germană, destinate recunoaşterii costiere şi escortei. Submarinele Marsuinul şi Delfinul au fost asamblate în Şantierul Naval de la Galaţi, de către Uzinele Reşiţa, pe baza planurilor şantierului naval olandez Kantoor Scheepsbow din Haga[*].

---

[93] Centrul de Studii şi Păstrare a Arhivelor Militare Istorice "General Radu Rosetti" (CSPAMI), fond 1683, dosar 562, fila 78-86

[*] Planurile submarinului minier *Marsuinul* aveau la bază planurile submarinelor miniere suedeze, iar planurile submarinului *Rechinul* aveau la bază planurile submarinului german tip E-1.

2.2.3 Programe navale postbelice 1947-1989

Prioritatea Marinei de după război, era redarea siguranţei navigaţiei în zona

de responsabilitate a României, după minările executate înainte şi pe timpul celui de al Doilea Război Mondial.

Având la bază concluziile extrase din derularea celei de a doua conflagraţii mondiale, în 1945, conducerea Marinei Militare, a prefigurat condiţiile în care s-ar putea afla România într-un nou conflict. În condiţiile anului 1945, în care România lupta alături de sovietici, Uniunea Sovietică era considerată în continuare cel mai periculos adversar pe care l-ar putea avea România la Marea Neagră, crezându-se la acea dată că după finalizarea războiului, ţara noastră că îşi va urma cursul alături de statele europene.

În 1945, pentru construirea unei flote viabile sa reluat ideea creării unei Baze Navale prin amenajarea lacului Taşaul, idee ce era în discuţie încă din 1924. Lacul Taşaul avea 245 hectare în comparaţie cu cele 74 de hectare ale portului Constanţa, era protejat spre nord de înălţimi, se afla la mijlocul litoralului românesc, avea căi de comunicaţie rutieră şi feroviară, şi avea suprafeţe suficiente pentru dezvoltarea tuturor facilităţilor unui port militar şi comercial pentru următorii 50 de ani.

Pe baza acestor ipoteze, factorii de decizie ai marinei au elaborat un „program naval maxim”[94], - al zecelea program naval – ce se preconiza a fi finalizat în şapte ani, în două faze: 1948-1949; şi 1949-1952. Costurile celui de al zecelea program naval se estima că se vor ridica la 91.930.000.000 lei[95]. Programul a fost gândit de ofiţeri ai Marinei Militare participanţi la cel de al Doilea Război

[94] AMR, fond *5488*, dosar nr. 3998, f. 164, 197-219
[95] AMR, fond *5488*, dosar nr. 3998, f. 197-219

Mondial, atât pe baza experienţei războiului şi a studierii programelor interbelice nerealizate, cât şi a adaptării acestora la speranţele postbelice. Cei ce au lucrat la acest proiect nu au luat în consideraţie schimbările geopolitice ce se prefigurau, schimbări ce au deturnat evoluţia României pentru următoarea jumătate de secol de pe drumul pe care îl urmase până la intrarea în conul de umbră comunist. Din analiza programului putem să intuim că cei ce l-au schiţat, l-au gândit din perspectiva continuării programelor interbelice, cu aliaţii occidentali şi nicidecum alături de Uniunea Sovietică. Programul relua, de fapt, fără mari modificări, concepţia conform căreia România trebuia să dispună de o flotă puternică care să se poată opune, în primul rând, Uniunii Sovietice, care constituia cea mai mare forţă navală din Marea Neagră.

Din analiza obiectivelor forţelor navale maritime româneşti la mijlocul anului 1945, văzute prin prisma concepţiilor doctrinare ale secolului al XXI-lea, putem trasa trei misiuni de bază ale forţelor navale :

1. Apărarea îndepărtată a României ce se previziona a fi executată prin atacul adversarului cu două grupări ofensive puternice, care trebuiau să acţioneze la mare distanţă de coastă, fiecare format din câte un crucişător şi patru distrugătoare cu armament şi viteză superioară celor sovietice, şi cu o forţă submarină, care să fie în măsură să ducă lupta pe comunicaţiile inamicului, formată din 9 submarine de 450 tone.

2. Apărarea apropiată a coastelor româneşti prin acţiuni ofensive realizate cu trei flotile a câte 12 nave de siguranţă antisubmarin şi cu o forţă de descurajare formată din minim 15 torpiloare.

3. Apărarea apropiată a coastelor româneşti prin acţiuni defensive realizate cu:

– o forţă pentru asigurarea mobilităţii de acţiune a forţelor, formată din dragoare;

– o forţă pentru micşorarea mobilităţii de acţiune a inamicului în apropierea coastelor româneşti, formată din două puitoare de mine;

– o forţă care să fie în măsură să execute apărarea barajelor de mine costiere şi a drumurilor costiere, cu efortul pe Constanţa, formată din artileria de coastă;

– o forţă aeriană pentru supravegherea aeriană şi lupta antisubmarin, care se dorea a fi o forţă aeronavală integrată organic în Marina Militară.

La Dunăre, învăţămintele ultimei conflagraţii au arătat necesitatea dotării cu:

– o forţă de lovire navală şi sprijin al acţiunilor forţelor terestre, realizată din două secţii de monitoare şi 16 vedete blindate;

– o forţă de dragaj formată din: 18 nave şi 24 şalupe dragoare, completate cu 16 avioane de descoperire a minelor magnetice;

– o structură mobilă de apărare antiaeriană, formată din 15 pontoane, pe care să fie dispuse baterii antiaeriene;

– o forţă ofensivă de infanterie marină formată din 36 de şalupe de asalt pentru transportul a trei companii de infanterie marină.

Este unul din cele mai reuşite programe navale dezvoltat pe baza întregii experienţe a două războaie mondiale şi a unei concepţii ofensive de acţiune a marinei, influenţate şi de şcolile navale franceză şi engleză. Acest program nu a mai fost demarat, iar marina a fost cuprinsă în următorii ani, de un puternic val de schimbări la nivelurile de conducere, în conformitate cu reorientarea politică a României către est.

În aprilie 1948, comandorul Eugeniu Săvulescu, într-un raport înaintat ministrului Apărării, face o expunere de motive asupra necesităţii lansării unui program

naval care să asigure apărarea României considerând că „litoralul maritim românesc se situează pe primul plan de importanţă în cazul unui conflict." ... fiind „calea de pătrundere cea mai uşoară, cea mai directă şi cu rezultatele strategice cele mai mari pentru o invazie a forţelor americane" ...„ o acţiune aero-navală în această mare [Marea Neagră], urmată de o debarcare, ar duce pe atacatori direct pe teritoriul Uniunii Sovietice, bastionul principal al forţelor democratice"... „o debarcare în Dobrogea ar tăia legătura între U.R.S.S. şi republicile populare din Balcani"[96]. Programul naval dezvoltat cu această ocazie, „al unsprezecelea program naval" devine primul program postbelic orientat spre cooperarea cu U.R.S.S. şi apărarea graniţelor în scopul limitării pătrunderii trupelor occidentale pe teritoriul României, care ar ataca Uniunea Sovietică. În acest program observăm o modificare a concepţiilor doctrinare, de la o gândire ofensivă în care centrul de greutate al operaţiei navale se pune pe atacul inamicului la mare distanţă şi interzicerea navigaţiei acestuia pe căile de comunicaţie îndepărtate, la o doctrină în care primează forţele de apărare apropiată şi mijloacele de apărare fixe de pe litoral şi imediata proximitate a acestuia (artilerie de coastă, baraje de mine). Programul prevedea necesitatea ca Marina Militară să dispună de patru distrugătoare de 1400 tone, şase escortoare de 600 de tone, patru dragoare de bază, şase nave de siguranţă antisubmarin de 75 de tone, un puitor de mine, iar la Dunăre, 12 vedete fluviale. Acest program naval urma să se deruleze în două etape: 1948-1949 şi 1949-1952.

În 1949 au fost puse în funcţiune bateriile de coastă de 150 şi 152 mm, ce fuseseră scoase din funcţiune în

[96] Apud Marian Moşneagu, *Politica navală a României: 1944-1958*, Editura Mica Valahie, Bucureşti, 2006, p. 245. Raportul comandorului Eugeniu Săvulescu din data de 7 aprilie 1948.

1944, iar în 1953, artileria de coastă a fost reorganizată, în compunerea ei întrând patru baterii de 130 mm, de producţie sovietică.

Al „doisprezecelea program naval" poate fi considerat programul de achiziţii de tehnică sovietică, ce a constat în patru baterii de coastă de 130 mm, 12 vedete torpiloare, cinci vedete purtătoare de rachete şi şase nave antisubmarin, tehnică de radiolocaţie navală şi de coastă, armament naval, muniţii, comunicaţii navale, semnalizare maritimă şi piese de schimb.

Prima achiziţie de nave după cel de al Doilea Război Mondial s-a desfăşurat abia în 1952, când au fost achiziţionate şase vedete torpiloare*, de producţie sovietică, construite în 1940[97], urmate în 1953, de achiziţionarea a 16 piese de artilerie de coastă de 130 mm, pentru cele patru baterii amplasate la 2 Mai, Agigea, Soveja şi Midia.

În 1955, au mai fost achiziţionate şase vedete torpiloare proiect 123K.

Între 1963 şi 1969, în organica Marinei au intrat cinci vedete purtătoare de rachete tip OSA I, proiect 205 cu numerele de bordaj:194, 195, 196, 197 şi 198 şi trei vânătoare de submarine (31, 32, 33) de producţie sovietică.

După 1965, programul de achiziţii navale din Uniunea Sovietică a fost redus substanţial, limitându-se la armament, tehnică şi aparatură.

La 1 ianuarie 1949, Întreprinderea de Proiectări Navale (IPRONAV) Bucureşti a finalizat proiectul prototipului dragoarelor de bază, ce urmau să fie construite de Şantierul Naval „Progresul" din Brăila. În perioada 1951-1955, au intrat în compunerea Marinei, şase dragoare de bază, cu numerele de bordaj 1; 2; 11; 12; 13; 14.

* Deplasament = 21,3 tone, L = 19,3 m, pescaj = 1,2 m, Vmax = 40Nd, 2 tuburi lans-torpilă, 2 mitraliere binate de 12,7 mm.

97 Marian Moşneagu, *op. cit.*, p. 207.

Plecând de la o doctrină pur defensivă, specifică unui stat de concepţie continentală au fost construite vedete torpiloare pe aripă, cu două tuburi lans-torpilă, vedete torpiloare cu patru tuburi lans-torpilă, o vedetă purtătoare de rachete după modelul proiectului OSA I, dragoare de radă, dragoare maritime şi fluviale, puitoare de mine, corvete cu misiuni antisubmarin, monitoare şi vedete purtătoare de artilerie la Dunăre.

Dacă luăm în calcul anul de finalizare a proiectului Dragoarelor de Bază, se poate spune că în 1949, în paralel cu importul pe tehnică navală sovietică, în curs de desfăşurare, s-a demarat „al treisprezecelea program naval" al României, ce se va baza pe proiecte şi construcţii româneşti. În aceste condiţii, volumul construcţiilor navale militare româneşti a fost deosebit de mare, într-un timp relativ scurt construindu-se un număr impresionant de nave.

În 1957, ia fiinţă Divizionul 1074 vedete dragoare ce avea în componenţă patru vedete dragoare construite în Şantierele Navale de la Olteniţa.

În 1958 au fost alocaţi marinei 26.180.000 lei, din care o parte au fost utilizaţi pentru construirea a patru dragoare de radă, a două vedete de dragaj fluvial, a unui remorcher (RM 106), a unui doc plutitor, cât şi pentru modernizarea remorcherului maritim RM 105.

După 1966, programul naval s-a bazat pe producţia şantierelor navale româneşti. Navele erau construite în totalitate în ţară, de la faza de proiectare până la construcţia corpului, instalaţii propulsoare, automatizări şi instalaţii auxiliare. Gradul de complexitate al navelor a crescut pe măsura acumulării de experienţă de către proiectanţi şi constructori.

România a fost unul din puţinele state din lagărul socialist, în măsură să realizeze nave de luptă de concepţie 100% românească. Pentru dezvoltarea unui program

naval naţional, au fost puse în acţiune întreaga cercetare şi industrie românească, în plan orizontal şi vertical, într-un vast program, ce a dus la creşterea întregii economii, a capacităţii şantierelor navale civile şi militare. În condiţiile unei lipse cvasi totale de informaţii asupra tehnologiilor navale ale statelor cu tradiţii în construcţiile navale, realizările specialiştilor români pot fi considerate ca fiind deosebite.

În 1973, pe baza studiilor şi proiectelor făcute, precum şi a dezvoltării unui şantier militar la Mangalia, au fost date la apă, prima vedetă torpiloare pe aripi portante şi o vedetă blindată. Începând cu 1973, au intrat în producţie de serie nenumărate tipuri de nave, în şantierele navale de la Mangalia şi Drobeta Turnu Severin, astfel că până în 1991, s-au înfiinţat:

- două divizioane de vedete torpiloare pe aripi portante, a câte 12 vedete fiecare;
- două divizioane de vedete torpiloare cu 4 tuburi lans-torpilă, a câte 6 vedete fiecare;
- un divizion de vedete antisubmarin, a câte 4 vedete proiect V.Sm. 0111;
- două divizioane de vedete dragoare de radă, a câte 6 vedete;
- două divizioane de vedete dragoare fluviale, a câte 6 vedete fiecare;
- un divizion de nave dragoare maritime, a câte 4 nave;
- un divizion de nave puitoare de mine proiect 882, format din două nave;
- o vedetă purtătoare de rachete proiect 840, ce a completat divizionul de vedete purtătoare de rachete de producţie sovietică, tip OSA I;
- un divizion de vedete blindate generaţia I, a câte 6 vedete;

- un divizion de vedete blindate generaţia a II-a, a câte 6 vedete;
- un divizion de monitoare, cu 4 nave;
- un divizion de nave de scafandri cu două nave proiect V.Sm. 0111, şi două vedete proiect VTAp.;
- au fost construite două nave mari de scafandri de mare adâncime: Grigore Antipa şi Emil Racoviţă;
- în 1982 a întrat în serviciul Marinei cea mai mare navă de luptă, construită în şantierele româneşti, un crucişător uşor portelicopter, denumită ulterior distrugător şi mai târziu fregată;
- două divizioane de nave antisubmarin, dotate cu câte patru respectiv două nave proiect 1048 şi 1048M, - actualele corvete;
- un divizion de nave speciale pentru protecţie, format din şase nave pe corp de VTAp.;
- nenumărate nave auxiliare portuare, maritime şi fluviale.

În 1986, a intrat în compunerea Marinei Militare, submarinul Delfinul, achiziţie de o deosebită importanţă pentru Forţele Navale Române.

La finalul anilor "80, începutul anilor "90, au fost achiziţionate din Uniunea Sovietică, trei nave purtătoare de rachete, proiect Tarantul I şi o unitate mobilă de rachete de coastă.

Perioada 1973- 1989 a fost cea mai importantă etapă din întreaga istorie a Forţelor Navale din punct de vedere al construcţiilor navale desfăşurate.

România, în mai puţin de 30 de ani, a devenit pe baza forţelor proprii, o putere navală de nivel 4, fapt de luat în seamă în Marea Neagră. În condiţiile în care Marina Militară după cel de Al Doilea Război Mondial era dezarticulată datorită uzurii avansate a majorităţii navelor şi tehnicii de luptă de care dispunea, acest salt con-

structiv şi calitativ a fost tratat cu tot respectul de către statele maritime cu care România a intrat în contact.

2.2.4 Programe navale din perioada 1989 - 2012

În primii ani după 1989, au fost finalizate o parte din navele aflate în diferite stadii de construcţie în şantierele navale româneşti, în special în Şantierul Naval Militar din Mangalia, din clasa monitoarelor, dragoarelor maritime, remorcherelor maritime, vedetelor pe aripă portantă şi corvetelor. Construirea acestor nave intră în cadrul celui de al treisprezecelea program naval. În aceeaşi perioadă au mai intrat în dotare două nave purtătoare de rachete proiect Tarantul I, contractate înainte de 1989.

În perioada 1990-2012, a fost proiectat şi derulat parţial un program naval pe care îl putem denumi „al paisprezecelea program naval", care a constat în achiziţionarea a două fregate tip T 22 de fabricaţie britanică şi trei elicoptere Puma navalizat, de fabricaţie românească.

Armarea celor două fregate cu senzori, aparatură şi armament modern specific clasei fregatelor, a rămas la fază de proiect, nefiind finalizat, probabil, din cauza restricţiilor bugetare.

MOTTO

„Ţara care a fost dăruită cu ape navigabile şi ieşire la mare, dar a nesocotit aceste daruri, se condamnă singură la sinucidere”.

Viceamiral Ioan Bălănescu

CAPITOLUL AL 3-LEA

FLOTA ROMÂNIEI COMPONENTĂ A PUTERII MARITIME ROMÂNEŞTI, DE LA NECESITĂŢI LA POSIBILITĂŢI DE DEZVOLTARE.

AL CINCISPREZECELEA PROGRAM NAVAL

Elementele de bază care determină obiectivele, misiunile, structura şi capacitatea unei flote pornesc de la interesele maritime ale statului.

„În condiţiile în care la început de mileniu trei armata nu mai era gândită, aşa cum am fost învăţaţi permanent în România, pentru o apărare teritorială într-un război convenţional, precum cele de la începutul secolului XX, ci pentru proiecţia forţelor în teatre de operaţiuni îndepărtate”[98], flota este una din componentele armatei române, care trebuie să fie în măsură să asigure apărarea fizică a litoralului, a apelor teritoriale româneşti şi a zonei economice exclusive, dar şi a intereselor naţionale pe mare, oriunde în lume.

[98] George Cristian Maior, *op. cit.*, p. 13.

3.1. INTERESELE MARITIME ALE ROMÂNIEI - ELEMENT DE BAZĂ ÎN PROIECTAREA PUTERII NAVALE NAŢIONALE

Interesele maritime constituie o importantă componentă a intereselor naţionale, care evoluează în timp, în funcţie de obiectivele politice ale statului, puterea economică şi alianţele politice ale statului fiind promovate prin diferite mijloace cum ar fi cele politice, diplomatice, informaţionale, economice sau militare, ce se materializează prin negocieri, încheieri de tratate, acorduri, programe, proiecte şi iniţiative internaţionale, regionale sau naţionale.

Forţele Navale ocupă locul central în cadrul instituţiilor de securitate maritimă şi reprezintă instrumentul de forţă al puterii maritime a statului. Puterea Navală trebuie să fie capabilă să-şi proiecteze puterea în marea liberă sau pe uscat în scopul asigurării securităţii maritime, a apărării obiectivelor economice şi comunicaţiilor navale proprii, în funcţie de tipul de doctrină navală adaptat la politica statului.

Interesele maritime ale României se stabilesc şi se pot modifica în funcţie de:

a) puterea maritimă proprie;

b) necesitatea utilizării căilor de comunicaţii maritime şi fluviale;

c) rezervele submarine, capacitatea de a exploata subsolul marin şi perspectivele dezvoltării exploatări resurselor marine şi ale subsolului submarin;

d) activităţile economice ce se desfăşoară pe mare şi pe fluviu - transporturi navale, turism sau construcţii navale.

3.1.1. Clasificarea intereselor maritime şi fluviale ale României

Interesele navale ale României pot fi împărţite în funcţie de interesele maritime şi fluviale ale statului şi pot fi clasificate în funcţie de importanţă, domeniul de activitate şi persistenţa în timp.

În funcţie de importanţă, interesele naţionale se clasifică în:

a) Interese fundamentale - care nu sunt afectate de schimbările politice şi tipurile de guvernare.

De-a lungul istoriei, interesele fundamentale ale Principatelor Române şi, mai târziu, ale României s-au menţinut, urmărind:

– păstrarea integrităţii sale teritoriale în limitele graniţelor terestre, maritime şi fluviale;

– asigurarea condiţiilor pentru păstrarea şi dezvoltarea capacităţilor de transport şi de exploatare a resurselor maritime (de materii prime, energetice sau piscicole) în zona maritimă de interes;

– desfăşurarea nestânjenită a activităţilor economice specifice pe mare şi fluviu;

– asigurarea libertăţii de navigaţie pe mare şi fluviu;

– asigurarea ieşirii în siguranţă pe braţele Dunării;

– asigurarea ieşirii din porturi;

– asigurarea securităţii infrastructurii din spaţiul riveran;

– protecţia frontierelor maritime şi fluviale, supravegherea traficului maritim, controlul navigaţiei şi asigurarea drepturilor legitime în apele teritoriale, zona contiguă şi zona economică exclusivă;

– protecţia mediului în zona maritimă şi fluvială, în Deltă;

– menţinerea echilibrului ecologic al ecosiste-

melor din zona litorală a Mării Negre, prevenirea unor catastrofe ecologice în arealul maritim şi fluvial;

b) Interese principale – care se pot modifica în momentul în care survin importante modificări politice interne sau schimbări în relaţiile internaţionale ale României:

– asigurarea permanentă a capacităţii şi libertăţii de exploatare a resurselor din apele teritoriale, zona contiguă şi zona economică exclusivă şi prezervarea drepturilor statului asupra acestor resurse;

– dezvoltarea unei flote comerciale şi de pescuit, care să răspundă necesităţilor economiei naţionale;

– dezvoltarea porturilor ca parte a „infrastructurii critice" şi asigurarea apărării acestora;

– dezvoltarea unei structuri navale eficiente a Gărzii de Coastă, pentru desfăşurarea acţiunilor poliţieneşti în zona apelor teritoriale;

– asigurarea aplicării măsurilor corespunzătoare de protecţie a mediului în zona Mării Negre, Dunării şi Deltei.

c) Interese secundare – cele care pot fi modificate sau înlocuite în cazul schimbării unor priorităţi economice.

– activităţi legate de turismul maritim şi fluvial;

– dezvoltarea cercetării ştiinţifice în domeniile legate de mediul fluvial, lacustru şi marin;

– crearea şi asigurarea funcţionării structurilor de control al navigaţiei;

– dezvoltarea activităţilor autorităţilor naţionale, în vederea asigurării condiţiilor de securitate a navigaţiei maritime şi fluviale;

– dezvoltarea unor proiecte economice transfrontaliere, a interconectării porturilor cu infrastructura rutieră şi feroviară, sau a dezvoltării infrastructurii fluvi-

ale pentru fluidizarea traficului naval până în Marea Nordului.

3.1.2. Interesul politicii româneşti pentru dezvoltarea marinei, în ultimii 150 de ani

În 1929, comandorul Ioan Bălănescu, referindu-se la interesul clasei politice şi al conducerii armatei pentru dezvoltarea unei marine naţionale, spunea: „Nu ne lipseşte nici puterea de muncă, nici aplicaţiunea pentru meseria Mării, nici destoinicia de a deveni o ţară de navigatori şi a poseda o Marină Comercială la nivelul intereselor noastre economice.

Nu ne lipseşte nici ştiinţa nautică, nici cunoştinţele technice şi militare pentru a deveni o Marină de Război din cele mai bine întocmite.

Ne lipseşte entuziasmul şi convingerea că o Marină ne aduce cu ea prestigiul în lume şi cheia tuturor bogăţiilor şi resurselor Mării. Ne lipseşte voinţa de a începe opera de reclădire a Marinei noastre militare şi comerciale. O atmosferă de nerecunoştinţă şi indiferenţă se remarcă faţă de Marina noastră”[99].

Gradul de interes al conducerii statului pentru susţinerea intereselor naţionale pe mare se manifestă, în primul rând, prin politica maritimă pe care o dezvoltă şi prin nivelul susţinerii financiare a derulării programelor naval.

Interesul clasei politice româneşti din ultimele două secole faţă de problemele mării au fost, în general, reduse, cu excepţia a două perioade: cea antebelică (1882-1907) - când s-au iniţiat trei programe navale, care au

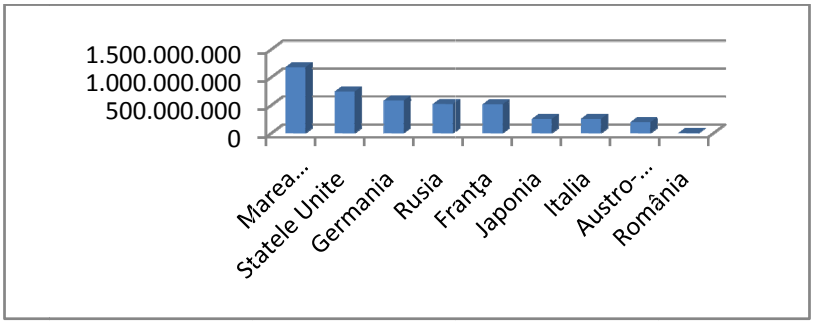
[99] Cdor. Ioan Bălănescu, *Flota de mare. datoria neamului nostru,* în „Revista Marinei”, (Anul IV), nr. 3, 1929, Tipografia Geniului, Bucureşti, (Cotroceni), p. 8.

avut ca finalitate crearea Flotei României, şi perioadei comuniste (1974-1989), când domeniul construcţiilor navale, civile şi militare a crescut exponenţial.

În condiţiile iminenţei intrării României în prima conflagraţie mondială, guvernul a făcut alocări minimale pentru pregătirea şi dotarea flotei care trebuia să intre într-un război, în care întreaga clasă politică românească era conştientă că nu îl vom putea evita. Guvernanţii români cunoşteau faptul că România nu este în măsură să-şi apere graniţele maritime şi fluviale, dar nu au făcut niciun efort pentru acoperirea acestei ″găuri″ în sistemul de apărare naţional. Dacă facem o comparaţie între bugetele alocate de diferite state europene, pentru susţinerea flotelor de război, putem remarca ″importanţa″ pe care o acorda guvernul român pentru pregătirea ţării pentru intrarea în război. Pe baza datelor istorice comparative, ale alocaţiilor statelor maritime pentru susţinerea flotelor, prezentate în anexa nr. 1-20, am dezvoltat graficele nr. 3-1 şi nr. 3-2.

Din studiul alocărilor bugetare ale anilor premergători Primului Război Mondial, putem deduce că statele de concepţie continentală, ce acordau o atenţie deosebită armatei terestre, aveau totuşi alocări considerabile pentru marină.

Statele de concepţie continentală, îşi proiectau bugetul plecând de la regula: 80% pentru forţele terestre şi 20% pentru marină, (în condiţiile în care aviaţiei nu i s-au repartizat sume deosebite, aviaţia fiind la începuturile dezvoltării ei).



Graficul 3-1. Alocările bugetare (în lei) ale puterilor navale, în 1914, pentru susţinerea flotelor de război

Din graficul nr. 2-1 se poate observa că România avea un buget alocat flotei de război de 80 de ori mai mic decât Austro-Ungaria, stat continental, ce îşi concentra eforturile bugetare pentru susţinerea armatei terestre şi de 541 ori mai mic decât Marea Britanie – mare putere maritimă – ce domina oceanele în acele timpuri, în condiţiile în care producţia industrială a Marii Britanii era doar de 9 ori mai mare decât a României, iar produsul intern brut pe cap de locuitor era doar de 2,8 ori mai mare decât al ţării noastre (anexa 1-8).

În aceste condiţii „cel mai mic buget pentru desvoltarea şi întreţinerea marinei, îl are între marile puteri maritime, Austro-Ungaria, iar cetăţeanul de acolo cheltuieşte numai 3,68 lei pentru flota ţării sale”[100]. În acelaşi an în România erau cheltuiţi pentru flota de război, doar 30 de bani pe cap de locuitor, adică de 12 ori mai puţin decât Austro-Ungaria şi de 85 de ori mai puţin decât Marea Britanie.

Dacă studiem distribuţia cheltuielilor militare în anul 1914, atât România, cât şi Austro-Ungaria aveau

[100] Lt. comandor Ioan Bălănescu, *Răsboiul Naval pe înţelesul tuturor*, Editura Institutului de Arte Grafice, Bucureşti, 1915, p. 3.

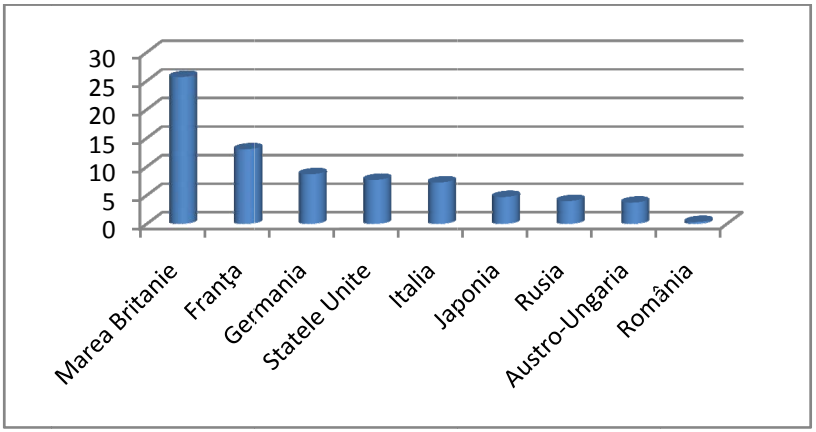
alocaţi 14,50 lei pe cap de locuitor, dar modul de distribuţie era diferit. România aloca armatei terestre 95.643.345 lei, ceea ce înseamnă 13,50 lei pe cap de locuitor, faţă de 10,90 lei cât cheltuia Austro-Ungaria şi numai şi 30 de bani pentru marină, faţă de 3,68 lei cât cheltuia Austro-Ungaria.

În condiţiile în care am raporta cheltuielile navale la populaţia statelor, putem vedea în graficul 3-2, (prelucrare după anexa nr. 1-20) o situaţie mai expresivă a interesului guvernelor antebelice, pentru flotele de război.

În perioada interbelică, pentru a se putea aduce Marina de Război Română la un nivel minim acceptabil pentru acea vreme, a fost nevoie ca generalul Averescu - ministru de război din anul 1926 - să direcţioneze întreg bugetul armatei – un miliard de lei – către Marină în vederea achiziţionării a două contratorpiloare (distrugătoare), a unui submarin şi a unei nave bază. Cu un an în urmă, în 1925, bugetul marinei reprezenta doar 2,8% din bugetul armatei, alocare ce asigura doar plata salariilor personalului. Această situaţie a devenit cvasi prezentă în ultima perioada.

În medie, atât în perioada antebelică, cât şi în cea interbelică, sumele din bugetul armatei alocate marinei se situau în jurul a 3 procente din bugetul armatei, cu creşteri mai mari pentru derularea câtorva programe navale. În general, cele 3 procente acopereau doar plata salariilor şi a reparaţiilor tehnicii navale, fără a acoperi desfăşurarea achiziţiilor de nave de război.

Studiind programele navale derulate sau achiziţiile izolate de nave, submarine, artilerie sau rachete de coastă, hidroavioane şi elicoptere de la 1834 până în prezent, putem cuantifica interesul politicii româneşti pe o durată de aproape două secole, pentru asigurarea securităţii maritime şi fluviale a României.



Graficul 3-2. Alocările bugetare pe cap de locuitor ale marilor puteri navale (în lei), comparativ cu cele ale României, pentru anul 1914

Dacă bugetul alocat Marinei din bugetul Armatei se situa undeva în jurul procentului de 2,8 raportând această cifră la procentul ce revenea întregii armate din bugetul României putem realiza că interesul clasei politice româneşti pentru asigurarea securităţii maritime.

Eforturile guvernanţilor ţării pentru a asigura apărarea intereselor Principatelor Române sau mai târziu ale României, situându-se la nivelul înţelegerii importanţei securităţii maritime şi fluviale pentru stat.

În continuare, voi evidenţia intrările de tehnică derulată prin programe navale sau achiziţiile punctuale şi perioadele de stagnare a dezvoltării flotei, prin asigurarea la limită a fondurilor doar pentru plata salariilor şi a unor reparaţii minimale:

- 1842-1843 – 1868: achiziţii punctuale;
- 1881 – 1882: primul program naval;
- 1887 – 1889 (după 5 ani): al doilea program naval;
- 1906 – 1907 (după 7 ani): al treilea program naval, finalizat între 1920 şi 1921 (după 13 ani) prin in-

trarea distrugătoarelor şi a canonierelor comandate înainte de război;
- 1926 - 1931 (după 19 ani): achiziţii minimale din prevederile celui de-al cincilea program naval (din 1924);
- 1939 (după 8 ani): achiziţii minimale din prevederile celui de-al şaptelea program naval (din 1936);
- 1940-1941: achiziţii minimale din prevederile celui de-al nouălea program naval (din 1940);
- 1954 (după 14 ani): achiziţii de nave şi tehnică sovietică;
- 1964-1969 (după 10 ani): achiziţii de nave şi tehnică sovietică;
- 1979 – 1992 (după 10 ani): programul de construcţii navale româneşti;
- 1986-1989: achiziţii de nave şi a unui sumarin;
- 2004 (după 12 ani): achiziţia a două nave;
- 2012 (după 8 ani de la iniţiere): finalizare parţială a programului de elicoptere navalizate.

În derularea programelor navale, se observă pauze foarte mari, ce se înscriu într-o perioadă medie de 8-10 ani, fenomen care a generat o puternică presiune asupra guvernanţilor în perioadele de criză.

Întrucât nu s-a reuşit asigurarea unui proces de dezvoltare continuă a flotei, a fost necesară alocarea unor sume foarte mari la perioade mari de timp pentru acoperirea golului de securitate fluvială şi maritimă, fără o finalitate efectivă, deoarece dezvoltarea programelor navale trebuia să aibă continuitate iar alocările să se facă în mod constant.

În condiţii de subbugetare cronică a Flotei, România s-a văzut nevoită să intre nepregătită în cele două războaie mondiale, astfel încât Marina Română nu şi-a îndeplinit decât cu eforturi umane imense, misiunile pentru care a fost înfiinţată.

Dacă urmărim derularea programelor navale începând cu 1841 până în prezent, putem observa că una din cele mai bune perioade pentru dezvoltarea unei flote naţionale a fost cea antebelică, între 1882 şi 1907. În cei 25 de ani, clasa politică românească a realizat beneficiile ce le putea aduce ieşirea la mare pentru noua Românie, a reuşit să susţină financiar derularea a trei programe navale într-o concepţie coerentă, fapt ce a pus bazele unei flote româneşti, pornind de la un nivel apropiat de zero.

A doua perioadă de dezvoltare efectivă a flotei, din istoria navală românească, în care a fost desfăşurat un program naval de mare anvergură, a fost cea din 1974-1989 (cu finalizarea unora din construcţiile şi achiziţiile începute înainte de 1989, în 1994). În cei 20 ani, au fost construite în şantierele româneşti peste 120 de nave de luptă şi 200 de nave auxiliare.

Din perspectivă istorică, perioada cea mai nefastă pentru flotă a fost cea de după 1989, în care achiziţiile derulate s-au situat la un nivel minimal, probabil datorită altor priorităţi la nivel naţional. În această perioadă flota a cunoscut, cea mai mare rată de scădere a capacităţii combative din istoria sa.

3.1.3 „Flota inferioară în acţiune", o posibilă alternativă pentru doctrina maritimă a României

Conceptul de „Flotă inferioară în acţiune" este unul din conceptele care pot fi abordate de România în actuala situaţie geopolitică, ca element de bază a concepţiei proiectării unei flote. Acest concept nu este nou în lume şi, chiar şi în cazul inexistenţei lui conceptuale, acesta a fost şi este pentru flota României singurul model care ar fi putut fi construit, în condiţiile existenţei în Marea Neagră a două serioase puteri navale: Rusia şi Turcia.

În conferinţa ţinută în decembrie 1929, la Liga Na-

vală: ,,Ofensiva şi defensiva pe mare", comandorul Bălănescu, referindu-se la ceea ce ar trebui să-şi dorească conducătorii unei naţiuni ca România, spunea: ,,Este just că noi nu putem urmări ca obiectiv principal anihilarea sau distrugerea unei flote mult superioare nouă, dar nu putem renunţa de a încerca întrebuinţarea intensivă a armelor ofensive pentru a produce cele mai mari pierderi adversarului şi de a-i contesta uzul mării. Cu cât este o marină mai mică, cu atât trebuie să se pregătească şi să se antreneze astfel, ca fiecare din unităţi să fie cât mai ofensivă. Ceea ce trebuie să fie ofensive nu sunt armele prin natura lor, ci întrebuinţarea ce li se dă în luptă". Este o idee de bază care, după aproape un secol, ar trebui să devină motoul dezvoltării puterii navale a României, care să constituie coloana vertebrală în jurul căreia să se formeze puterea maritimă a statului.

Oricare din marile puteri maritime au fost puse, la un moment dat, în situaţia unei defensive limitate, datorită faptului că în momentul şi în raionul confruntării erau în inferioritate, având flotele sau grupările navale dispersate pe mai multe fronturi. În aceste condiţii, erau puse în situaţia de a acţiona cu mijloace limitate pentru obţinerea victoriei sau pentru a lupta cu scopul blocării inamicului chiar şi cu riscul unei înfrângeri locale.

Dacă pentru marile puteri această situaţie este o excepţie de la regulă, în cazul statelor aflate pe ultimele paliere ale ierarhiei puterii navale această situaţie reprezintă o stare de fapt permanentă. „Chiar o flotă navală slabă poate să aducă beneficii strategice importante posesorului ei. Poate chiar aspira la o anumită capacitate de a controla mişcările pe mare"[101].

Este şi cazul României care, în cea mai bună situaţie, poate să se considere un stat semi-maritim. O flotă

[101] Geoffrrey Till, *op. cit.*, p. 14.

inferioară poate obliga un inamic superior să-şi ia măsuri de siguranţă peste nivelul acceptat şi dorit de el, în detrimentul libertăţii sale de acţiune.

Conceptul de „Flotă inferioară în acţiune" a fost introdus în terminologia navală în iunie 1690 de Lordul Amiral Torrington. Acesta, fiind la comanda unei grupări navale inferioare, a primit ordin să angajeze lupta cu flota franceză ce deţinea supremaţia în zonă. Având în vedere diferenţa mare între forţele angajate, rezultatul a fost o înfrângere aşteptată a grupării engleze, cunoscută sub numele de „înfrângerea de la Beachy Head". A fost o bătălie navală pierdută de englezi, care însă a avut ca rezultat stoparea invaziei franceze. În aceste condiţii este evident faptul că o victorie franceză la nivel tactic a fost urmată de renunţarea acestora la o debarcare de anvergură asupra coastei engleze.

În final, chiar dacă s-a obţinut o victorie asupra unei grupări inferioare engleze, obiectivul strategic al armatei franceze nu a mai fost atins, renunţându-se la debarcarea planificată.

Pornind de la realitatea că supremaţia navală este relativă şi nu absolută, chiar şi într-o mare relativ închisă, ca Marea Neagră, este puţin probabil ca unul dintre statele riverane să obţină un control absolut, în condiţiile în care trei dintre acestea sunt membre ale aceleiaşi alianţe. În aceste condiţii, aplicarea unei strategii active de hărţuire, atac a comunicaţiilor inamicului, în scopul periclitării traficului comercial inamic, de lovire punctuală a grupărilor navale şi de atac al obiectivelor de litoral, pot creşte foarte mult valoarea acţiunilor unei flote inferioare.

Au fost nenumărate exemple în care utilizarea unei strategii superioare a permis ca un stat mai slab - dar nu mult mai slab – să reuşească să îşi conserve valorile naţionale prin acţiuni active, în care concentrarea forţelor se

face pe obiectivele principale ale luptei. Acesta ar fi şi punctul de plecare al teoriei utilizării „flotei inferioare": o flotă inferioară numeric, care prin acţiunile sale, poate modifica finalitatea unui conflict naval, în anumite limite ale dezechilibrului balanţei de putere. Superioritatea în acţiune nu trebuie legată întotdeauna de finalitatea luptei, întrucât de cele mai multe ori grupările superioare din punct de vedere numeric, la niveluri de dotare şi instruire apropiată, vor câştiga. Însă istoria a demonstrat, în repetate rânduri, că o forţă bine instruită ce adoptă o tactică activă şi novatoare poate avea câştig de cauză în condiţiile în care este în dezavantaj numeric. În acelaşi timp, adversarul nu îşi va dori întotdeauna obţinerea unei victorii cu orice pierderi. Aceste cazuri constituie însă, excepţiile de la regulă.

Amiralul Castex susţinea în scrierile sale faptul că Primul Război Mondial a demonstrat eficienţa unor grupări navale inferioare, ce au fost utilizate cu succes în confruntări cu forţe superioare, în condiţiile aplicării unor tactici active şi ingenioase, care să acopere o parte din handicapul numeric. În acelaşi timp, arăta că nu întotdeauna această teorie a fost validată de istoria luptelor navale.

Superioritatea în acţiune, în cazul de faţă, se referă la utilizarea unor tactici sau strategii care să poată pune în valoare capacităţile puterii inferioare numeric. Până la această dată, a fost uzitată în scrierile navale de specialitate teoria sau conceptul de strategie a ,,flotei inferioare în acţiune".

În acest subcapitol, aş vrea să supun atenţiei teoria ,,flotei inferioare numeric, superioare în acţiune", care pleacă de la principiul că o flotă inferioară din punct de vedere al unităţilor navale din care este compusă, poate în anumite condiţii de utilizare eficientă şi activă, să obţină succese limitate în acţiunea împotriva unei flote su-

perioare numeric, la acelaşi nivel tehnologic. În condiţiile unei superiorităţi relative de 2 la 1, o flota inferioară ar avea şanse să câştige unele bătălii, care să evite un final dezastruos pentru naţiune.

Supremaţia pe mare este conceptul de bază în teoria lui Corbett despre războiul pe mare. Prin acest concept se diferenţiază războiul pe mare de războiul terestru: „în războiul pe uscat obiectivul este acapararea şi menţinerea teritoriului inamic, pe când în războiul naval, obiectivul este de a cuceri şi a asigura folosirea mării”[102]. În cazul acţiunii unei flote inferioare nu se poate vorbi de supremaţie pe mare, ci doar de câştigarea întâietăţii temporare în anumite zone de operaţii, în vederea îndeplinirii unor misiuni importante pentru economia conflictului. Câştigarea întâietăţii se obţine în majoritatea cazurilor prin misiuni ofensive executate prin metode care să ia prin surprindere adversarul.

Conceptul utilizării acţiunii flotei inferioare poate fi folosit cu succes de către puterile navale de nivel patru, state ce pot fi catalogate ca fiind mici puteri maritime.

În condiţiile saltului tehnologic ale sistemelor militare, ultimele conflagraţii majore (Irak, Iugoslavia) au fost duse între state ce aveau armate de generaţii diferite. În aceste condiţii respectarea calculelor de stat major şi a strategiilor clasice a fost mult mai dificilă şi de multe ori ineficace. În aceste condiţii, raportul numeric al echipamentelor utilizate în luptă nu mai aveau sens pentru a calcula rezultatul luptei.

În toate confruntările, statele agresoare şi-au calculat de la început probabilitatea câştigării conflictului, asumându-şi anumite pierderi militare, dar întotdeauna au vizat câştiguri politice şi economice. ,,Nimeni nu începe un război dacă ştie aprioric că îl va

[102] Gefrrey Till, *op. cit.*, p. 55

pierde”[103], este un motto utilizat de către orice stat agresor.

Studiile făcute de Arquilla[104] şi Bruce Bueno de Mesquita[105] arată că ,,între 1815 şi 1980 au avut loc 63 de războaie, iar cei ce au început agresiunea au învins de 39 de ori, adică cu o rată de succes de 60%”[106] pe baza unor calcule de stat major, făcute înainte de agresiune.

Probabilitatea de 60% a succeselor militare obţinute într-o epocă de relativă egalitate tehnologică a beligeranţilor, mai demonstrează faptul că, în pofida raportului de 3 la 1, luat în calcul de agresor în confruntările duse pe durata a două secole, a existat o imensă marjă de eroare, care se ridică la 40%. Eroarea este datorată, în primul rând, vicierii elementelor introduse în ecuaţia de putere, în cuantificarea puterilor ce urmau să intre în conflict.

Analizând ″în oglindă″ aceste fapte, sesizăm că

---

[103] Cdor Augustin Duma, Şeful catedrei de Tactică Generală a Facultăţii de Comandă, Stat Major şi Tehnică Militară a Academiei Navale *„Mircea cel Bătrân”* Constanţa între 1992-1996, Note de curs: *Tactică Generală*, Constanţa, 1993, p. 27.

[104] John Arquilla**:** n. 1954, a lucrat mulţi ani la Reserarch and Development Corporation (RAND) (organizaţie non profit, finanţată de guvernul American pentru studiul politici globale, care pune la dispoziţia Forţelor Terestre rezultatele cercetărilor şi analizelor sale). Şi-a obţinut doctoratul în Relaţii Internaţionale în 1991 la Stanford. Din 1993 a predat la US Naval Postgraduate School. A scris nenumărate articole despre viitorul războiului. A continuat să fie consultant la RAND şi unul din consilierii Secretarului de Stat American al Apărării, Donald Rumsfeld.

[105] Bruce Bueno de Mesquita: expert în politică globală. A absolvit Universitatea din Michigan, specializându-se în Relaţii Internaţionale, Construcţia Naţiunilor şi Politică Externă. Este profesor la New York University şi profesor asociat la Hoover Institution, fiind, de asemenea director al Centrului Alexander Hamilton pentru Economie Politică.

[106] John Arquilla, *Dubious Battles: Agression, Defeat and the Internaţional Systems*, , Editura Crane Russak, Washington DC 1992, p. 2.

„puteri inferioare" din punct de vedere al datelor cuantificabile introduse în ecuaţia puterii au avut rate de succes de 40% în conflicte pe care nu le-au declanşat ele. În mod normal, o probabilitate de câştig de 80% ar fi fost o probabilitate corectă în analiza unui inamic, în condiţiile declanşării unui război. O eroare de 40 de procente, înseamnă o diferenţă exagerat de mare, într-un calcul de stat major la declanşarea unei acţiuni militare. Este, de fapt, diferenţa dintre a câştiga şi a pierde, pe câmpul de luptă.

Unul din precursorii teoriei „flotei inferioare în acţiune", Amiralul german Wegener, spunea că „o flotă inferioară ar putea acţiona ofensiv şi astfel ar putea deveni un instrument strategic vital pentru o ţară care era în cel mai bun caz semi-maritimă"[107]. Este o deosebire esenţială între războiul pentru câştigarea supremaţiei maritime prin anihilarea inamicului pe mare şi în punctele de bazare, specific marilor puteri navale şi lupta pentru exercitarea controlului asupra comunicaţiilor maritime, ce poate fi dusă şi de către flote inferioare ce acţionează ofensiv într-o anumită zonă de acţiune, în timp limitat, în scopul menţinerii libertăţii de navigaţie pe mare în momentele esenţiale ale conflictului.

România poate adopta conceptul „Flotei inferioare" în proiectarea dezvoltării flotei sale, plecând de la necesitatea asigurării securităţii maritime a ţării, pe baza resurselor avute la dispoziţie.

În condiţiile în care, în lupta navală, operaţiile ofensive nu sunt opusul operaţiilor defensive, ci sunt acţiuni complementare, acţiunea flotei inferioare va trebui să aibă în permanenţă caracter ofensiv. Într-un conflict naval, dacă se adoptă tactici defensive, rezultatele la nivel operativ nu pot fi decât dezastruoase.

[107] Geffrey Till, *op. cit.*, p. 69

Acţiunile ofensive se completează cu acţiuni sau măsuri defensive, care implică angajarea de resurse mai mici, precum instalarea barajelor de mine antisubmarin, antinavă şi antidesant, pregătirea poziţiilor de lansare a rachetelor navale, supravegherea radioelectronică, mascarea fizică şi radioelectronică a acţiunilor de luptă şi inducerea în eroare a adversarului prin acţiuni false.

O flotă în acţiune nu poate fi niciodată în defensivă. Simpla acţiune a unei flote inferioare ridică probleme unei puteri maritime, în cazul unei confruntări, indiferent de mărimea acesteia.

Misiunile submarinelor Delfinul, Rechinul şi Marsuinul din timpul celui de-al Doilea Război Mondial au pus flota sovietică din Marea Neagră în poziţia de a menţine, în permanenţă, pe mare şi deasupra mării, zeci de nave antisubmarin, avioane de cercetare şi hidroavioane antisubmarin, cu misiunea de a le căuta şi distruge.

Acţiunea submarinelor Rechinul şi Marsuinul, pe timpul „Operaţiei 60.000", de evacuare navală a armatei române şi germane din Crimeea a avut ca scop principal deturnarea efortului flotei sovietice de pe convoaiele româneşti pe cele două submarine, fapt care s-a şi întâmplat.

Enunţarea principiului acţiunii continue a „flotei inferioare în acţiune", având la îndemână resurse limitate, este mult mai uşoară decât punerea lui în practică, dar acţiunea pasivă duce implicit la dispariţia, în timp, a componentelor flotei şi, implicit câştigarea războiului fără mare efort de către adversar.

3.2. ELEMENTELE DE BAZĂ ALE CONSTRUCŢIEI FLOTEI ROMÂNIEI ÎN SECOLUL AL XXI-LEA

„Din politica navală ia naştere programul naval al creării flotei de război, potrivit misiunilor diferite pe care această flotă este chemată să le îndeplinească în timp de război..."[108]

Indiferent de tipul de guvernare, elementele esenţiale ale constituirii unei flote au fost şi sunt dictate de către politica statului, reflectată în doctrina navală a acestuia. „Statele care doresc şi îşi clădesc o putere navală, trebuie să aibă în vedere faptul că este necesar ca acesta să reflecte interesele navale ale statului"[109].

În acelaşi timp, construcţia unei flote, ca parte integrantă a puterii navale, se bazează pe capacitatea economică a oricărui stat. Chiar dacă interesele majore ale unei naţiuni prevăd necesitatea dezvoltării unei flote care să poată asigura protejarea intereselor maritime ale acestuia, fără o capacitate economică puternică, acest deziderat nu se poate înfăptui decât cu asumarea apariţiei unor derapaje economice care, la rândul lor, în timp, vor face în final imposibilă realizarea scopului iniţial, acela de a crea o flotă puternică.

Prin analiza pe care am făcut-o în capitolul anterior, am determinat faptul că în condiţiile unei evoluţii economice ascendente, România se va putea situa, într-un viitor mediu, pe un palier de dezvoltare, la nivelul Poloniei, Portugaliei sau Greciei (în condiţiile în care am elimina posibilitatea ajungerii la faliment a statului elen, ca urmare a unui accident economico-financiar, ce pare foarte previzibil în 2012, dar care peste 50 de ani va putea

[108] Cdor. Ioan Bălănescu *op. cit.*, p.3
[109] Gheorghe Marin, Romulus Hâldan, *op. cit.*, p. 7.

fi amintit doar ca un şir de erori la nivel macroeconomic şi financiar).

Pe lângă elementele mai sus menţionate, pentru a pune în practică o politică navală mai este nevoie de voinţa politică necesară transformării unui deziderat politic în realitate.

3.2.1. Doctrina navală - element determinant în conceperea unui program naval

Pentru a-şi putea susţine interesele maritime, un stat trebuie să îşi stabilească o politică maritimă naţională, pe baza căreia poate să-şi dezvolte o doctrină navală.

Doctrina navală reprezintă un sistem închegat de concepţii, principii, teorii fundamentale şi proceduri, pe baza cărora se stabilesc obiectivele majore ale puterii navale, pentru condiţiile geopolitice în care este întocmită. Doctrina navală trasează principiile care trebuie să guverneze utilizarea forţelor pe mare. Din doctrina navală se extrag obiectivele majore ale Flotei, care devin elemente cheie în stabilirea misiunilor esenţiale ale acesteia. Plecând de la misiunile esenţiale ale Flotei, se pot stabili tipul şi numărul de forţe necesare îndeplinirii acestor misiuni.

Aceştia sunt paşii de urmat în conceperea unui program naval, necesar aducerii flotei la nivelul la care să fie în măsură să-şi îndeplinească misiunile stabilite prin doctrina navală.

În existenţa sa România a avut două tipuri de doctrine navale. Una de tip semi maritim, care promova acţiuni active de apărare a intereselor naţionale, în care se îmbinau misiunile ofensive cu cele defensive şi un tip de doctrină de tip continental – pur defensiv, în care acţiunile marinei se limitau la apărarea litoralului românesc prin acţiuni de apărare, la distanţă mică de coastă.

În perioada interbelică şi o foarte scurtă perioadă după cel de-al Doilea Război Mondial, România a avut o doctrină navală activă, - de tip maritim, elaborată după modelul statelor maritime occidentale, care promulga apărarea îndepărtată a intereselor maritime româneşti.

Obiectivele majore ale flotei interbelice erau:

a) menţinerea comunicaţiilor cu exteriorul prin Bosfor;

b) interceptarea comunicaţiilor inamice;

c) atacul coastelor şi porturilor inamice, izolat şi în cooperare cu armata de uscat;

d) menţinerea comunicaţiilor proprii între porturile naţionale;

e) apărarea coastei împotriva eventualelor acţiuni ofensive inamice;

f) asigurarea libertăţii de navigaţie pe Dunăre şi a ieşirii la mare.

Dacă urmărim cerinţele programelor navale româneşti din perioada interbelică şi imediat postbelică, putem constata că se urmărea punerea în practică a acest tip de doctrină navală prin crearea unei flote care să fie în măsură să execute misiuni pentru îndeplinirea obiectivelor majore stabilite.

Doctrina navală interbelică accentua faptul că „misiunea forţei navale consta în apărarea litoralului, a căilor de comunicaţii maritime proprii, dar şi lovirea liniilor de comunicaţii a unui eventual agresor”[110].

Cele mai elaborate programe navale româneşti care susţineau acest tip de doctrină au fost

– al cincilea Program naval (1924);

– al şaselea Program naval (1929). În susţinerea teoretică a celor două programe navale (1924 şi 1929) se susţinea necesitatea trecerii de la o apărare statică,

[110] Comandor Ioan Bălănescu, *op. cit.*. p. 16.

specifică forţelor terestre la o apărare maritimă modernă, în care grupările navale româneşti să urmărească obţinerea iniţiativei tactice;

– al şaptelea Program naval (1936), care prevedea ca până în 1946, flota să fie dotată cu:

- 12 submarine, două crucişătoare, 10 distrugătoare, 12 vedete torpiloare, ca forţă de lovire;
- 12 nave antisubmarin, patru nave dragoare, trei puitoare de mine, ca forţă de sprijin şi apărare a litoralului;

– al zecelea Program naval (1945), schiţat la sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial pe baza concluziilor trase din cele două războaie mondiale.

Toate cele patru programe navale schiţate în perioada 1924 – 1945, au fost întocmite pe baza unor doctrine navale moderne, specifice statelor cu o gândire maritimă. La finalul celui de-al Doilea Război Mondial, conducerea Marinei Militare - formată din ofiţeri şi amirali ce se pregătiseră în academiile navale europene - îşi fixa ca obiectiv major crearea unei flote care să fie în măsură să reprezinte un risc real pentru Flota sovietică din Marea Neagră. Prin valoarea şi acţiunea flotei române se urmărea ca aceasta să fie superioară unei fracţiuni sau grupării din Flota sovietică ce acţiona în Marea Neagră şi să împiedice ca gruparea de crucişătoare sovietice să aibă posibilitatea unor acţiuni ofensive multiple şi independente împotriva grupărilor, sau litoralului românesc. Războiul pe comunicaţiile inamicului se putea duce în acei ani în special cu submarine.

Pentru asigurarea protecţiei apropiate a litoralului românesc, în 1945, se considera necesară existenţa unei grupări de atac, formată din 15 torpiloare, pentru apărarea litoralului împotriva incursiunilor inamice sau tentativelor de debarcare.

Războiul demonstrase ineficienţa sistemelor de dragaj, escortă şi siguranţă, astfel că în programul naval postbelic se insistă pentru construirea unei grupări de siguranţă apropiată, formată din trei flotile de siguranţă antisubmarin, supraveghere şi goană, care aveau misiunea de a asigura ieşirea navelor din porturile româneşti şi, totodată, desfăşurarea acţiunilor de luptă în siguranţă, în zona costieră.

Pentru protecţia apropiată a litoralului au mai fost prevăzute două puitoare de mine pentru executarea barajelor de mine în zona costieră

Apărarea costieră cuprindea sistemul de artilerie de coastă pentru acoperirea barajelor de mine şi a liniilor de comunicaţie costieră.

Pentru Dunăre, concluziile celui de-al Doilea Război Mondial atrăgeau atenţia asupra necesităţii existenţei a două secţii de monitoare, 16 vedete blindate şi 24 de vedete dragoare fluviale.

După 1948, doctrina navală românească a fost înlocuită cu o concepţie doctrinară de tip continental, influenţată sau impusă de URSS. După război, a fost copiată sau adoptată doctrina navală a „Noii şcoli sovietice" de la începutul secolului al XX-lea, care avea ca obiectiv principal „conducerea eficientă a războaielor mici în zona costieră".

Uniunea Sovietică a renunţat la acest tip de doctrină în 1930, moment în care a trecut la construirea flotei oceanice, însă România şi-a menţinut-o până la începutul secolului al XXI-lea. A fost o doctrină tipică statelor continentale, în care forţele navale sprijineau forţele terestre prin acţiuni de zădărnicire a apropierii inamicului de litoral şi respingerea debarcării maritime. Forţele Navale îndeplineau doar misiuni de apărare apropiată a litoralului românesc.

Acţiunile erau executate cu nave costiere mici, ale căror misiuni principale erau:

– instalarea barajelor de mine pentru apărarea liniilor de comunicaţii costiere;

– acoperirea artileristică a barajelor de mine de către artileria de coastă;

– apărarea apropiată a litoralului cu ajutorul vedetelor purtătoare de rachete, al instalaţiilor mobile de rachete şi vedetelor torpiloare;

– siguranţa apropiată antisubmarin în apropierea litoralului;

– apărarea Deltei şi a zonei lagunare;

– apărarea libertăţii de navigaţie pe Dunăre şi a ieşirii în mare.

Toate aceste misiuni ale Forţelor Navale se încadrau într-o doctrină tipic continentală, flota fiind dezvoltată pentru îndeplinirea acestui gen de misiuni cu preponderenţă defensive, executate la distanţe relativ mici faţă de litoral.

Aderarea la Alianţa Nord Atlantică a atras după sine modificarea doctrinei navale şi, implicit, a obiectivelor majore care trebuie îndeplinite de către flotă, obiective care să vizeze apărarea intereselor României pe mare şi acţiunea navelor noastre alături de cele ale aliaţilor, pentru apărarea intereselor Alianţei, oriunde în lume.

Doctrinele navale româneşti elaborate după anii ′90, au renunţat, în parte, la concepţia continentală, pendulând între obiective specifice unei doctrine semicontinentale şi obiectivele specifice doctrinelor statelor maritime.

Din doctrinele navale apărute după anii ′90 se pot extrage următoarele trei obiective majore, care trebuie îndeplinite de către Flotă, cu sprijinul altor structuri din cadrul Forţelor Navale şi al celorlalte categorii de forţe armate:

a) Apărarea intereselor maritime ale României, a

liniilor de comunicaţii maritime cu statele partenere şi participarea, alături de aliaţi, la înfăptuirea obiectivelor Alianţei (obiectiv ce se poate încadra în conceptul de apărare îndepărtată).

b) Apărarea suveranităţii României pe mare şi fluviu, a zonei economice exclusive şi a apelor teritoriale (obiectiv ce se poate încadra în conceptul de apărare apropiată).

c) Apărarea costieră, a porturilor maritime, a infrastructurii maritime, asigurarea navigaţiei fluviale şi a libertăţii ieşirii în mare şi apărarea zonei lagunare (obiective ce se pot încadra în conceptul de apărare costieră).

Primele două obiective se pot îndeplini numai prin acţiuni ofensive, pe când al treilea obiectiv necesită adoptarea unor tactici şi proceduri majoritar defensive.

Plecând de la obiectivele majore ale unei puteri navale, se pot defini elementele de bază ale construcţiei unei flote şi priorităţile de dotare şi instruire ale acesteia.

3.2.2. Cadrul general al dezvoltării unei flote naţionale

„Rolul Marinei în economia şi apărarea naţională şi poziţiunea superioară pe care ţara noastră o ocupă pe Dunăre, la gurile Dunării şi în Marea Neagră, impun necesitatea ca puterea noastră maritimă să fie ridicată la înălţimea misiunilor ei importante şi desvoltată potrivit situaţiunii geografice cu care natura ne-a înzestrat”[111]

România se află la intersecţia celor trei plăci tectonice ale civilizaţiilor europeană, rusă şi islamică, situându-se, totodată, la intersecţia celor trei imperii istorice care au stăpânit mari provincii din Eurasia, acest fapt punându-şi amprenta asupra evoluţiei ei viitoare.

[111] Cdor Ioan Bălănescu, Liga Navală publicat în Revista Marinei Anul I, Nr. 2 1926, Editura Geniului (Cotroceni) Bucureşti, 1926 p. 143

Dacă evenimentele ultimei jumătăţi de secol au unit statele europene într-o oarecare măsură, reuşind să înăbuşe tensiunile ce au existat în zonă, destrămarea Uniunii Sovietice a deschis "cutia Pandorei" în zona caucaziană, scoţând la suprafaţă vechi tensiuni între state, provincii şi regiuni, care nu-şi găsesc calea de urmat, nefiind în măsură să-şi gestioneze prezentul, întrucât prea mult timp au fost conduse de către alţii. În acelaşi timp, Turcia îşi consolidează poziţia economică, politică şi diplomatică în zonă, devenind un lider de opinie ferm în zona islamică. În aceste condiţii, Zona Extinsă a Mării Negre nu va fi o zonă deloc liniştită în următoarele decenii. Criza resurselor energetice va mări tensiunile în zona caspică, iar discuţiile pentru securizarea energetică a Europei, ce depinde de gazul rusesc şi caucazian, va necesita o reaşezare a poziţiilor statelor în discuţiile pentru construirea gazeductelor care ar trebui să rezolve problema gazelor în Europa.

În condiţiile în care NATO este o organizaţie consensuală şi un singur membru poate bloca orice misiune sau acţiune, România trebuie să-şi asigure protecţia intereselor maritime, în primul rând prin forţe proprii şi, abia în plan secundar, prin aportul aliat. Din această perspectivă se pune problema creării unei flote care să corespundă cerinţelor intereselor naţionale, care să poată îndeplini obiectivele doctrinare navale româneşti.

Actuala situaţie geopolitică din zona extinsă a Mării Negre, coroborată cu evoluţia condiţiilor care au afectat România pe parcursul istoriei sale, sunt elemente de bază care marchează doctrina navală românească. Acest tip de document programatic trebuie să ţină seama de o serie de factori care pot influenţa viitorul unei naţiuni maritime, cum sunt: nivelurile de ameninţare, evoluţia istorică a relaţiilor cu statele riverane, alianţe istorice şi conjuncturale, conflictele majore avute cu statele maritime din

zonă, angajamente diplomatice, inamicii probabili şi capacitatea statelor riverane Mării Negre de a-şi dezvolta programele navale. Toate acestea trebuie văzute din perspectiva menţinerii unei balanţe de putere în regiune, care să nu afecteze securitatea naţională în următoarele decenii.

„Există în geopolitică o măsură-cheie cunoscură ca «marjă de eroare». Ea stabileşte care e marja în limitele căreia îi este permis unei ţări să greşească. Marjele de eroare constau din două părţi: tipurile de pericole cărora o naţiune trebuie să le facă faţă şi cantitatea de putere pe care naţiunea o posedă”[112]. Plecând de la realitatea „marjei de eroare”, putem constata că România nu se situează într-o poziţie confortabilă din acest punct de vedere, având o marjă de eroare foarte mică în care îşi poate permite să greşească.

În condiţiile traversării de către România a unei perioade de tranziţie economică şi politică destul de lungi, raportate la aşteptările naţiunii şi completată de o criză economică globală ce se află deja în al patrulea an de desfăşurare, lansarea unui Program naval românesc care să aibă ca finalitate crearea unei flote moderne, la nivelul obiectivelor politicilor naţionale, este un deziderat destul de curajos, dar absolut necesar. Finalitatea acestui program poate fi o flotă inferioară în raport cu flotele puterilor regionale din Marea Neagră, dar în măsură să asigure prezervarea intereselor maritime româneşti.

În cazul unei flote inferioare nu se pune problema obţinerii supremaţiei pe mare, dar este foarte important ca aceasta să fie în măsură să asigure libertatea de acţiune a forţelor proprii pentru ca România să-şi poată desfăşura activităţile maritime de strictă necesitate.

---

[112] George Friedman, *Următorii 100 de ani: previziuni pentru secolul 21*, Editura Litera, Bucureşti, 2009, p. 48-49.

În acţiunile pentru susţinerea efortului de război este necesar ca o flotă inferioară să aibă capacitatea să întârzie acţiunile inamicului sau să le micşoreze efectele asupra forţelor proprii, populaţiei şi infrastructurii de la litoral, până la o limită acceptabilă din punct de vedere operativ sau strategic. În cazul în care o flotă inferioară are capacitatea de a-şi proiecta forţa asupra unei zone terestre a inamicului de importanţă medie, efectul psihologic asupra moralului populaţiei şi conducerii politice a statului advers este devastator, răsfrângându-se asupra deciziilor comandanţilor militari.

Conceptul de „Flotă inferioară în acţiune" poate fi utilizat în proiectarea programului naval românesc, pornind de la realităţile economiei româneşti şi situaţia navală existentă în Marea Neagră şi Marea Mediterană.

La sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, Stalin spunea: ,,Fiecare îşi impune propriul sistem, până acolo unde pot ajunge armele"[113], fiind o remarcă ce va caracteriza politica sovietică de înarmare şi expansiune din Războiul Rece. România îşi va impune interesele până acolo unde îşi poate proiecta forţa, fără ca aceasta să fie echivalentă cu o atitudine belicoasă, dar existenţa forţei va impune respect. România trebuie să aibă aportul său la efortul de asigurare a securităţii regionale, nu doar să fie un beneficiar al efortului altor state ale alianţei. „UE şi NATO nu asigură României securitatea la care se gândea când a vrut să adere, de aceea România trebuie să îşi întărească suveranitatea, să aibă propria politică, bazată pe urmărirea intereselor naţionale. Ultimii 20 de ani au fost un interludiu plăcut în istorie, de acum, românii trebuie să-şi gândească viitorul, dar e mai comod pentru ei

[113] Marc Trachtenberg, *A Constructed Peace*: *The Macking of the European Settlement, 1945-1963*, Editura Princeton, Princeton New Jersey,1999, p. 36.

să se pretindă neajutoraţi şi să le decidă alţii viitorul”[114]. Este părerea unuia dintre cei mai cunoscuţi analişti ai geopoliticii actuale, într-un studiu ce viza poziţionarea României în spaţiul european, în corelaţie directă cu partenerii săi din UE şi NATO.

În condiţiile vecinătăţii cu o mare putere maritimă, singura strategie ce poate fi utilizată de către un stat cu flotă inferioară este aceea a acţiunilor ofensive active şi punctuale, în momentele considerate ca fiind decisive pentru puterea inferioară.

Puterea unei flote nu constă numai în numărul şi mărimea navelor, ci şi în eficienţa utilizării armamentului de la bord, a capacităţii prelucrării informaţiilor şi luării unei asemenea decizii militare, care să utilizeze cât mai bine potenţialul forţelor avute la dispoziţie. În condiţiile unei inferiorităţi relative, pe un teatru de operaţii sau o zonă de acţiune, este foarte posibil ca acţiunea ofensivă a flotei inferioare împotriva unei forţe superioare să dea câştig de cauză flotei inferioare, chiar şi în condiţiile pierderii unei lupte navale.

Cadrul general de proiectare a unei flote naţionale trebuie să ţină cont de:

– adversarii probabili;
– orientările de politică externă;
– alianţele existente şi cele posibile;
– doctrina navală;
– posibilităţile economice pe termen lung;
– gradul de protecţie al bazelor navale;
– capabilităţile de acţiune a flotei actuale;
– vechimea navelor actuale şi durata previzionată de menţinere în serviciu;

[114] George Friedman, interviu acordat lui Anne-Marie Blajan pentru site-ul Hotnews.ro, pe 17.11.2010.

– capacitatea financiară a statului de achiziţionare a unor noi nave de luptă şi de sprijin;

– capacitatea şantierelor navale din România.

Plecând de la aceste date de bază, se poate trece la schiţarea structurii de bază a unei flote care să satisfacă cerinţele României pentru următorul ciclu de 30 de ani.

3.2.3 Asistenţă în caz de dezastre – o nouă misiune pentru Flota României

Mai mult de 50 % din populaţia lumii trăieşte la o distanţă de până la 100 de kilometri de ţărm; 70 % din suprafaţa globului este acoperită de apă, peste 90 % din mărfuri se transportă pe mare. Cea mai mare parte a petrolului se transportă pe calea mării; oceanul constituie o sursă inepuizabilă de energie şi resurse. În aceste condiţii, „fără a stăpâni marea - fără a avea o putere maritimă - nu ne putem proteja comerţul, nu-i putem ajuta pe cei în pericol, nu le putem oferi ajutor celor loviţi de catastrofe naturale, şi nu putem interveni atunci când societăţile sunt ameninţate de arme de distrugere în masă, de droguri şi piraterie"[115]. Cu acest discurs îşi începea pledoaria şeful operaţiilor navale (CNO), Am. Mike Mullen, la una din conferinţele ţinute în faţa cursanţilor Colegiului Naval de Război.

În fiecare etapă a dezvoltării societăţilor, au fost momente în care marii oameni de la conducere au căutat noi raţiuni de a dezvolta puterea navală pentru susţinerea puterii statului lor. Marile concepte de utilizare a forţelor navale au avut nevoie de 20 de ani pentru a se maturiza. Conceptului utilizării în comun a Forţelor Terestre, Na-

[115] Am. Mike Mullen, conferinţa intitulată „*Puterea maritimă încotro, în secolul 21*„ ţinută la Colegiul Naval de Război, Newport, 31 august 2005.

vale şi Aeriene i-au trebuit 30 de ani ca să ajungă la maturitate. Conceptului „Proiecţiei Forţei" i-au trebuit două decenii pentru a deveni o realitate. În acest sens, ideea promulgată de Am. Mike Mullen poate deveni un motor de dezvoltare şi orientare a puterilor navale spre o nouă misiune, care să dea greutate şi importanţă marinelor lumii în noile condiţii geopolitice, în care frecvenţa fenomenului conflictual scade, iar misiunile capacităţilor militare trebuie convertite spre alte domenii, unul din acestea putând fi intervenţia în caz de dezastre. Ideea utilizării puterii navale pentru asistenţă umanitară în caz de dezastre naturale, în zonele costiere, poate aduce modificări în doctrinele statelor dezvoltate.

În zilele noastre, rolul puterilor maritime s-a extins de la operaţii navale specifice celui de-al Doilea Război Mondial, la operaţii multinaţionale de tip ",joint", specifice anilor ”90 şi continuă să se extindă spre proiecţia forţei la mare distanţă şi spre statele aflate în situaţii critice, unde numai o organizaţie militară poate acţiona în termen scurt, cu o finalitate cuantificabilă:

– acţiunea în caz de urgenţe majore;

– acordarea de asistenţă medicală de urgenţă unei populaţii numeroase;

– refacerea infrastructurii indispensabile sprijinului populaţiilor lovite de dezastre.

În toate aceste situaţii, este necesar să se acţioneze în forţă în primele ore după dezastru. Statisticile demonstrează că în primele trei zile sunt cele mai mari pierderi directe datorate cataclismului şi indirecte, datorate incendiilor, neintervenţiei medicale de urgenţă, infestării apelor, epidemiilor.

Organizaţiile guvernamentale şi neguvernamentale, în prima fază de după cataclism, sunt puse în imposibilitatea de a interveni, în zonele calamitate, datorită stării locale a infrastructurii de transport şi comunicaţii, dato-

rită imposibilităţii, coordonării acţiunilor de salvare, asigurării primului ajutor, scoaterii populaţiei din zonă, cazării şi hrănirii acesteia.

Statele, care deţin o putere maritimă, pot acţiona eficient, deplasând forţe şi mijloace la mare distanţă, în scurt timp pe mare, fiind susţinute de:

– o capacitate de planificare bine pusă la punct;
– experienţă în intervenţii la dezastre majore;
– resurse şi capacitate logistică mare;
– capacităţi medicale instruite să acţioneze în condiţii de dezastru.

Este un nou concept de dezvoltare a procedurilor de acţiune a puterilor navale, care are o influenţă majoră în salvarea civilizaţiei umane în zonele afectate de dezastre.

3.3. STRUCTURA UNEI FLOTE CARE SĂ ACOPERE INTERESELE ROMÂNIEI LA MIJLOCUL SECOLULUI AL XXI-LEA

Un program naval care să vizeze modernizarea flotei şi aducerea la nivelul de a fi în măsură să-şi îndeplinească rolul şi misiunile stabilite prin doctrina navală nu este numai o înşiruire de tipuri de nave, submarine sau elicoptere, tonaje, dotare cu armament, ci implică şi argumentarea necesarului de material naval pe baza doctrinei navale, a situaţiei de pe teatrul de acţiune, în funcţie de obiectivele politicii naţionale în domeniul apărării, relaţiilor diplomatice stabilite între România şi alte state riverane, nivelului ameninţărilor de lungă durată şi imediate. Aducerea flotei de la nivelul la care este astăzi, la nivelul la care să fie capabilă să-şi îndeplinească misiunile, este un proces, care în condiţiile actuale, poate dura 30-40 de ani, ceea ce înseamnă că materialul naval achiziţionat, în faza iniţială a programului naval, la final, va fi deja depăşit sau ieşit din uz.

„Se cuvine, dacă suntem conştienţi de valoarea siguranţei naţionale, să luăm din vreme măsuri pentru ca apărarea coastelor maritime să fie în aşa fel alcătuită, ca orice încercare de încălcare a apelor teritoriale şi de atingere a litoralului maritim, să se izbească de un sistem de forţe de uscat, de apă şi aeriene cât mai vigilente, cât mai modern organizate şi cât mai bine articulate”[116].

În condiţiile unei doctrine navale active, flota are misiuni ce acoperă patru zone distincte de acţiune :

a) Apărarea zonei îndepărtate prin acţiuni ofensive, ce cuprind apărarea intereselor maritime ale României, a liniilor de comunicaţii maritime cu statele partenere şi participarea alături de aliaţi la înfăptuirea obiectivelor Alianţei.

b) Apărarea zonei apropiate, reprezentate de zona economică exclusivă, prin acţiuni ofensive.

c) Apărarea zonei costiere, a porturilor maritime, a infrastructurii maritime, prin acţiuni defensive.

d) Asigurarea navigaţiei fluviale şi a libertăţii ieşirii în mare, protecţia porturilor fluviale, apărarea Deltei Dunării şi a zonei lagunare sau sprijinul forţelor care duc acţiuni de luptă în aceste zone.

e) Participarea, alături de alte state, la intervenţii necombatante (acţiuni în caz de dezastre, evacuări noncombatanţi etc.).

Pentru îndeplinirea misiunilor în cele cinci zone de acţiune, configuraţia, componenţa şi caracteristicile forţelor vor fi diferenţiate în funcţie de specificitatea fiecărui gen de misiune sau acţiune.

Apărarea zonei îndepărtate a căilor de comunicaţii maritime prin acţiuni ofensive şi acţiunea alături de Aliaţi

---

[116] Contraamiral Ioan Bălănescu, Comandantul Marinei Regale, *Viaţa României pe Mare şi pe Dunăre,* Tipografia de Arta şi Editura Leopold Geller, Bucureşti,1935, p. 11-12.

se poate face cu nave de tip fregată şi corvetă multifuncţională, ambele dotate cu elicopter antisubmarin şi de supraveghere navală îndepărtată. În acelaşi timp, ca instrument indispensabil pentru acţiuni de supraveghere şi atac îndepărtat, submarinul este un gen de forţe indispensabil oricărei flote.

Apărarea zonei maritime apropiate, reprezentată de zona economică exclusivă, se poate realiza cu corvete multifuncţionale, nave de patrulare rapide şi submarine.

Apărarea zonei maritime, reprezentate de apele teritoriale, zona costieră, a porturilor maritime şi a infrastructurii maritime, se poate efectua prin acţiuni defensive cu nave care să execute misiuni de micşorare a libertăţii de acţiune a navelor inamicului (nave puitoare de mine), nave pentru asigurarea libertăţii de navigaţie a navelor şi submarinelor proprii (nave dragoare), instalaţii mobile de lansare dispuse la coastă. În acelaşi timp, asigurarea navigaţiei fluviale şi a libertăţii ieşirii în mare trebuie făcută cu nave purtătoare de artilerie şi nave fluviale dragoare.

Intervenţia în acţiuni noncombatante este una din noile misiuni ale flotelor lumii, din ce în ce mai vizibile în caz de dezastre.

Aceste acţiuni se desfăşoară, în general, cu nave de desant şi sprijin logistic, care au posibilităţi de acţiune, în scurt timp, la mari distanţe de bazele proprii şi pot asigura sprijinul populaţiilor din zone izolate calamitate, în faza imediată de după cataclism, până în momentul organizării sistemului naţional şi internaţional de intervenţie în zonele calamitate.

3.3.1. Balanţa componentelor ofensive, respectiv defensive, în arhitectura unei flote cu resurse limitate

Este dificil să vorbim despre ofensivă şi defensivă pe mare, deoarece legile războiului naval se bazează pe alte reguli decât cele aplicate în cazul războiului terestru clasic, cu toate că în războaiele moderne, acţiunile aero-terestre moderne au început să aplice modalităţi de acţiune specifice acţiunilor navale.

Un beligerant naval poate fi în ofensivă, dar în acelaşi timp, nu putem spune că celălalt beligerant se află în apărare. Dacă luăm ca exemplu marile lupte navale din istorie, putem observa că ambele părţi ale unei confruntări navale se aflau în ofensivă. Măsurile specifice de apărare le putem găsi în lupta dusă în apropierea coastelor, unde lupta navală primeşte unele caracteristici ale luptei terestre. Aceasta se concretizează în dispozitive de apărare apropiată a litoralului, care au o specificitate clară a luptei defensive.

Analiza compunerii flotelor statelor lumii, în general, şi a celor 30 de flote supuse atenţiei în această lucrare, ne dau indicii asupra doctrinei navale a statului respectiv (anexa nr. 1-19).

În cazul unei doctrine navale ofensive, ce acţionează la nivel planetar, în structura flotelor observăm portavioane, submarine atomice, aviaţie maritimă, distrugătoare, fregate, corvete, nave de desant şi infanterie marină în număr mare.

Putem observa doctrine navale defensive la statele ce au o concepţie continentală adânc înrădăcinată în conştiinţa naţiunii şi a guvernanţilor acesteia. Chiar dacă statele în cauză au o dezvoltare economică de nivel mediu, accentul principal în alocarea fondurilor pentru apărare îl direcţionează către forţele terestre. Acestea au

centrul de greutate al puterii navale dezvoltat pe apărarea apelor teritoriale şi a zonei de litoral emergente, executată cu nave mici de tip: vedetă purtătoare de artilerie, vedetă purtătoare de rachete, nave de minare-deminare, corvete cu misiune antisubmarin, precum şi cu artileria şi rachetele de coastă.

Statele cu doctrine navale active de concepţie maritimă se concentrează pe apărarea maritimă la distanţe mari de coastă, utilizând submarine clasice, fregate şi corvete multifuncţionale, plus componenta de desant marin. În general, statele medii ce au adoptat o doctrină navală activă sunt state maritime cu o puternică conştiinţă maritimă, care au fost puteri navale de-a lungul secolelor.

Având în vedere necesităţile remodelării componenţei flotei pentru îndeplinirea misiunilor rezultate din noile obiective pe care flota României trebuie să le îndeplinească, este necesară schiţarea unui nou Program naval, care ar putea fi al cincisprezecelea program naval românesc, în ordinea dezvoltată în această lucrare.

Conceptul construirii unei flote active echilibrate, care să fie dezvoltată cu resurse economice de nivel mediu pentru România, are la bază necesitatea stabilirii centrului de greutate al misiunilor flotei, între cea de apărare apropiată a litoralului, de apărare activă îndepărtată şi cea de apărare a intereselor maritime oriunde în lume, ca parte a unei alianţe.

În aceste condiţii, se pune problema alegerii tipurilor de nave care să acopere misiunile de apărare apropiată a litoralului şi a dezvoltării capacităţii ofensive a structurilor din flotă, care să poată duce acţiuni de luptă timp îndelungat, la distanţe mari de punctele de bazare, fiind dotate cu senzori şi armament cu care să se poată duce lupta în toate cele trei medii: submarin, suprafaţă şi aerian, în cooperare apropiată cu alte nave ale Alianţei.

Misiunile ofensive pentru apărarea intereselor României pe mare, constau în:

- acţiuni alături de forţele aliate, pe mările şi oceanele lumii;
- apărarea liniilor de comunicaţii maritime între porturile maritime şi cele ale Aliaţilor şi statelor partenere;
- acţiunea asupra unor grupări inamice la mare distanţă de apele teritoriale;
- acţiuni asupra infrastructurii navale de la litoralul adversarului;
- acţiuni pentru protejarea infrastructurii din zona economică exclusivă;
- acţiuni pentru menţinerea sub control a zonei economice exclusive.

Toate aceste misiuni pot fi executate cu nave de tip fregată, corvetă multifuncţională, nave de patrulare rapidă şi submarin, ponderea acestor tipuri de nave fiind diferită, în funcţie de genul de misiune.

Misiunile defensive pentru apărarea imediată a României se referă la:

- asigurarea libertăţii de navigaţie între porturile româneşti;
- micşorarea mobilităţii adversarului;
- menţinerea capacităţii de mişcare a forţelor proprii în zona apropiată de litoral, intrarea în porturi şi în interiorul porturilor;
- apărarea antisubmarin;
- asigurarea acoperirii forţelor din zona costieră;
- sprijinul forţelor ce acţionează în Delta Dunării şi zona lagunară;
- apărarea comunicaţiilor fluviale;
- asigurarea suportului logistic al navelor ce acţionează în marea teritorială;

– asigurarea de salvare avarii.

Aceste misiuni pot fi executate cu nave sau armament de tip corvetă multifuncţională, navă de patrulare rapidă, navă de minare - deminare, vânător de mine, artilerie de coastă, instalaţii mobile de lansare a rachetelor navale, elicoptere, nave purtătoare de artilerie, nave de dragaj fluvial.

Asigurarea unui echilibru între misiunile ofensive şi cele defensive este stabilită şi de ponderea acestor acţiuni în doctrina navală. Însă, pentru îndeplinirea tuturor misiunilor flotei, aceste tipuri de nave trebuie luate în calcul în schiţarea unui program naval.

3.3.2. Un Program Naval pentru secolul al XXI-lea

Al cincisprezecelea program românesc.

România are nevoie de o flotă pe măsura importanţei pe care o are poziţia noastră la frontiera de est a Uniunii Europene. Locul României în actuala situaţie geopolitică, la început de mileniu trei, nu s-a modificat în foarte mare măsură faţă de începutul secolului trecut. S-a menţinut o serie din vechile ameninţări şi au apărut unele noi, în condiţiile în care ţara noastră nu mai este un stat limitrof al Europei, ci este parte şi graniţă a acesteia. „O flotă puternică va impune adversarilor şi riveranilor îndrăzneţi ai Mării Negre respectul apelor noastre, respectul coastelor noastre maritime, respectul pavilionului nostru”[117].

La un secol după Ioan Bălănescu, aceeaşi idee este reiterată, cu alte cuvinte, de către unul din cei mai cunoscuţi analişti geopolitici ai deceniului actual, George Friedman, american de origine est-europeană, care, făcând o radiografie a situaţiei geopolitice a estului euro-

[117] *Ibidem.*

pean, concluziona: „România trebuie să înveţe să fie mai periculoasă pentru a exista, să fie un risc pentru ruşi, germani şi, de ce nu, americani”[118].

Riscurile existente la intersecţia celor trei plăci tectonice de civilizaţie – europeană, rusă şi islamică - nu au dispărut niciodată, iar vecinătatea cu Rusia nu a creat niciodată un sentiment de siguranţă confortabilă pentru niciun stat din jur.

O flotă se poate construi cu eforturi din partea întregii naţiuni, pe baza unei gândiri coerente, care să poată asigura continuitatea derulării programului pe o perioadă mare de timp, fără schimbări fundamentale faţă de planul iniţial.

Durata unui program naval realist trebuie să se limiteze la 10-15 ani, astfel încât, la finalul programului, navele, submarinele sau aeronavele să se găsească la nivelul mediu de utilizare, urmând ca modificările tehnologice ale senzorilor şi armamentului să fie făcute succesiv, pe măsura îmbătrânirii aparaturii, iar următorul program naval să fie schiţat astfel încât să ajungă la maturitate în momentul în care unităţile navale ale programului anterior ies din serviciu.

În cazul României, pentru ca aceasta să dobândească statutul de mică putere navală sau putere navală locală, cu aspiraţii regionale, este necesară îmbinarea componentelor navale ofensive cu cele defensive.

Plecând de la misiunile majore ce trebuie îndeplinite de către flotă şi specificul zonelor de acţiune ale acesteia, poate fi schiţat un program naval care să aibă la bază argumentaţia dezvoltată în această lucrare.

În condiţiile unei doctrine navale active, flota îndeplineşte misiuni diferenţiate ce acoperă cinci zone distincte de acţiune:

[118] George Friedman, *Ibidem.*

a) Pentru apărarea îndepărtată a intereselor maritime naţionale, care intră în categoria de misiuni ce pot fi îndeplinite prin acţiuni ofensive, cum ar fi:

- menţinerea liniilor de comunicaţii maritime cu statele partenere;
- acţiuni ofensive pe căile de comunicaţii adverse;
- lovirea infrastructurii de la litoralul adversarului;
- atacul unor grupări de nivel mediu;
- participarea la îndeplinirea misiunilor Alianţei Nord Atlantice,

flota trebuie să dispună de o grupare de două-trei fregate multifuncţionale şi două submarine, care să execute misiuni sistematice sau, la chemare, în zonele îndepărtate faţă de litoralul românesc. Având în vedere complexitatea şi anvergura misiunilor în această zonă de acţiune, în sprijinul grupării de fregate mai pot fi utilizate forţe destinate să acţioneze, de regulă, în zona economică exclusivă.

b) Pentru apărarea zonei apropiate reprezentate de zona economică exclusivă, prin acţiuni ofensive, este necesară existenţa a două grupări de corvete formate din 3-4 nave, care să fie în măsură să acţioneze împreună cu navele şi submarinele ce operează în zonele îndepărtate.

c) Apărarea a zonei costiere, a porturilor maritime şi a infrastructurii maritime, prin acţiuni defensive, se poate face în funcţie de specificul misiunilor ce trebuie acoperite în această zonă pentru:

- limitarea libertăţii de mişcare a inamicului, cu o grupare de două puitoare de mine;
- menţinerea libertăţii de mişcare a forţelor proprii, cu 2-3 grupuri de nave dragoare a câte 4-6 nave şi cu 2-3 vânătoare de mine;
- acoperirea acţiunilor de sprijin de luptă desfăşurate în zona costieră, cu două grupuri de nave de

patrulare rapidă şi a 2-3 grupuri de instalaţii mobile de rachete navă-navă.

d) Asigurarea navigaţiei fluviale şi a libertăţii ieşirii în mare, protecţia porturilor fluviale, apărarea Deltei Dunării şi a zonei lagunare sau sprijinul forţelor care duc acţiuni de luptă în aceste zone, se poate face cu:

- 2-3 grupuri de nave purtătoare de artilerie formate din 3-4 nave;
- 3-4 grupuri de nave de dragaj şi intervenţie, formate din 4 nave.

e) Participarea, alături de alte state, la intervenţii necombatante (acţiuni în caz de dezastre, evacuări noncombatante etc.) poate fi îndeplinită, participând la o acţiune comună sub coordonare militară, în primele zile după dezastru, cu:

- 2-3 nave sprijin logistic;
- 3-4 nave de desant maritim de nivel companie,

care, pe lângă misiunile lor clasice, pot fi utilizate cu succes, în cazul intervenţiei în zone calamitate, având întreaga infrastructură şi personal, necesare pentru comunicaţii şi acţiune în zone dificile.

Componenta aeriană reprezentată de elicoptere antisubmarin cu posibilităţi de salvare, supraveghere radioelectronică şi intervenţie în zona Deltei, nu poate să lipsească din componenţa flotei, pentru a-şi îndeplini misiunile de bază într-un câmp de luptă de complexitate din ce în ce mai ridicată.

Programul naval prezentat ar putea fi derulat în două etape sau două subprograme, fiecare cu o durată de finalizare de 15 ani. Având în vedere durata în serviciu a actualelor nave, cele două subprograme ar trebui să fie aproximativ identice ca număr de nave din toate clasele, pentru acoperirea, în prima fază, a tuturor necesităţilor de acţiune în cele cinci zone de acţiune.

În aceste condiţii, o ciclicitate de 15 ani a progra-

melor navale poate asigura stabilitatea structurală a unei flote, astfel încât aceasta să fie în măsură să-şi îndeplinească obiectivele în conformitate cu doctrina navală şi, în acelaşi timp, poate asigura flexibilitatea modificării doctrinare la intervale de 15-20 de ani.

Derularea unui program naval de o asemenea anvergură poate fi înfăptuită numai prin elaborarea unei legi certificate prin voinţa Parlamentului României, care să asigure garanţia realizării acestuia.

CONCLUZII CAPITOLUL AL 3-LEA

Puterea maritimă a fost şi este un multiplicator al puterii economice şi, în acelaşi timp, puterea economică este, la rândul ei, un element de bază pentru dezvoltarea puterii maritime.

Flotele sunt coloana vertebrală a puterii navale a statelor şi condiţia elementar-obligatorie a existenţei unei puteri maritime. O flotă modernă a fost şi este apanajul statelor cu economii puternice, în măsură să susţină un mecanism deosebit de complex, care înseamnă: înaltă tehnologie, inteligenţă, suport, instrucţie şi multă dăruire sau conştiinţă maritimă.

Dezvoltarea flotelor a fost şi este direct legată de nivelul economic al statului, flota României nefăcând notă discordantă cu această regulă. Prosperitatea sectorului naval atrage după sine dezvoltarea întregului sector orizontal al construcţiilor navale, care cuprinde o paletă extrem de vastă a industriilor de profil.

În acest capitol, am făcut o analiză a evoluţiei economiei româneşti, în corelaţie cu evoluţia altor state maritime europene, pentru a determina în ce grup de state am putea include România în viitor şi, ca finalitate, pe ce palier am putea plasa dezvoltarea puterii navale româneşti peste una sau două generaţii.

Analizând evoluţia economică a statelor europene în ultimele cinci secole, putem spune că secolul al XV-lea reprezintă momentul la care toate statele europene aveau aproximativ acelaşi nivel economic. Începând cu secolul XVI-XVII, am observat o detaşare a Europei Occidentale faţă de statele europene periferice. În aceste condiţii, nivelul de dezvoltare al statelor din nordul, sudul şi estul Europei este foarte apropiat, formând blocul statelor europene periferice.

Rezultatul final al analizei nivelului dezvoltării eco-

nomice al statelor europene, de la 1500, până la Primul Război Mondial, scoate în evidenţă, apariţia unor decalaje între statele Europei Occidentale şi cele din zonele Europei periferice de sud, nord şi est. Aceste decalaje se aplatizează după 1800, între Occident şi statele nord europene, dar au continuat să crească între Occident, sudul şi estul european.

După cel de al Doilea Război Mondial, evoluţiile celor două sisteme (comunist şi capitalist), au mărit decalajele existente la sfârşitul perioadei interbelice. Diferenţele dintre statele Europei Occidentale şi cele aflate la periferia vestică şi sudică (Portugalia, Spania, Grecia) s-au micşorat datorită ajutorului statelor occidentale, dar au crescut în raport cu statele aflate la periferia est-europeană.

Studiind evoluţia economiilor statelor maritime pe termen lung putem scoate în evidenţă faptul că există o conexiune clar determinată între economia unui stat şi flota pe care acesta o poate susţine.

În ierarhizarea nivelului puterii navale, am luat în calcul şi raportul dintre potenţialul unui stat de a deveni o putere maritimă regională, care să poată influenţa balanţa de putere în zona respectivă, din prisma Produsului Intern Brut, a procentului alocat din produsul intern brut pentru domeniul militar, dar şi prin prisma populaţiei, care să sprijine un stat în caz de conflict. Nivelul puterii statului şi, implicit, al puterii militare este legat direct de capacitatea economică de a susţine sectorul militar.

Analiza efectuată demonstrează faptul că dezvoltarea economică a unui stat nu se va transpune întotdeauna într-o creştere a flotei în aceeaşi gamă procentuală, dar urmăreşte panta ascendentă sau descendentă a economiei.

Pe parcursul acestui capitol, am analizat evoluţia Flotei României prin prisma programelor navale derulate

în ultimii 150 de ani, pentru a putea trage unele concluzii referitoare la direcţiile pe care ar trebui să se focalizeze România pentru a dezvolta un program naval la nivelul secolului al XXI-lea. În analiza făcută am plecat de la obiectivele statului român, doctrina navală românească, corelată cu capacităţile economice pe care le-ar putea dezvolta România în condiţiile unei bune guvernări.

Primele „Programe navale" ale României pentru dezvoltarea unei Forţe Navale naţionale, au apărut abia după revenirea Dobrogei la ţară, în 1878. Colonelul de marină Maican poate fi considerat primul arhitect al Flotilei Române, cel care a fost în măsură să dezvolte un program naval coerent şi să convingă factorii de decizie guvernamentali să aloce fondurile necesare dezvoltării unei forţe navale naţionale.

Din analiza proiectelor de dezvoltare a Flotilei putem concluziona faptul că în perioada antebelică, Flotila României a reuşit să deruleze, în 35 de ani, trei programe navale deosebit de mari, raportate la puterea economică a României, în care s-a reuşit să se creeze în mod coerent, fundamentele unei flote de război.

Pe baza experienţei rezultate din Primul Război Mondial, în care misiunea de apărare a coastelor româneşti a fost cedată flotei ruse, în perioada interbelică finalitatea programelor navale a fost aceea de a crea o flotă care să fie în măsură să menţină viabilitatea traficului maritim propriu şi care să blocheze traficul maritim pentru inamic.

În pofida derulării programelor navale interbelice, concluziile asupra nivelului de dotare a marinei, înaintea celei de a doua conflagraţii mondiale, demonstrau insuficienta dotare navală şi aeriană a marinei, incompleta apărare a coastelor şi slaba apărare antiaeriană a obiectivelor de litoral. Marina era pusă în imposibilitate de a susţine o rezistenţă de durată. Din nou, aceasta se găsea

nepregătită pentru război, fiind în inferioritate în raport cu prezumtivii inamici.

După război, prioritatea Marinei a fost redarea siguranţei navigaţiei în zona de responsabilitate a României. În paralel cu efectuarea dragajului, pe baza concluziilor extrase din derularea celei de a doua conflagraţii mondiale, în 1945, conducerea Marinei Militare, a prefigurat condiţiile în care s-ar putea afla România într-un nou conflict. Din analiza obiectivelor forţelor navale maritime româneşti, la mijlocul anului 1945, putem deduce cele trei obiective de bază ale forţelor navale:

- apărarea îndepărtată a României;
- apărarea apropiată a coastelor româneşti prin acţiuni ofensive;
- apărarea apropiată a coastelor româneşti prin acţiuni defensive.

Programul naval postbelic urmărea îndeplinirea celor trei obiective fixate. Ulterior primul obiectiv, cel al apărării îndepărtate, a fost scos şi, în consecinţă, au fost scoase din programele navale şi tipurile de nave ce puteau să îndeplinească această importantă misiune.

Perioada 1973- 1989 a fost cea mai importantă din întreaga istorie a Forţelor Navale din punct de vedere al construcţiilor navale desfăşurate. România, în mai puţin de 30 de ani, a devenit pe baza forţelor proprii o putere navală de nivel patru.

În perioada 1990-2012, a fost proiectat şi derulat, parţial, un program naval care acoperă o parte din cerinţele apărării înaintate.

Din analiza parametrilor economici, de populaţie şi a condiţiilor politice ale statelor maritime studiate, putem trage unele concluzii asupra necesităţii adoptării unei politicii de stat, în efortul de susţinere a dezvoltării puterii navale.

Din analiza comparativă a celor 30 de state, se poate

scoate în evidenţă faptul că pentru a susţine o putere navală sunt necesari trei factori: o economie dezvoltată, o populaţie mare şi o voinţă politică puternică pentru a crea, menţine şi moderniza o flotă şi infrastructura aferentă existenţei acesteia.

România, ca stat european, la confluenţa a trei mari culturi, occidentală-catolică şi protestantă; slav ortodoxă; şi islamică, este necesar să-şi modifice poziţia faţă de statutul ei de stat maritim de nivel mediu şi să-şi îndeplinească misiunea pe care o are în zona extinsă a Mării Negre.

Pentru România, afirmarea ca putere maritimă regională este un interes naţional major în drumul spre o poziţie normală, pe care poporul nostru trebuie să-l îl ocupe în corul naţiunilor europene şi al lumii.

Doctrina navală trebuie să ţină seama de o serie de factori care pot influenţa viitorul unei naţiuni maritime, cum sunt: nivelurile de ameninţare, evoluţia istorică a relaţiilor cu statele riverane, alianţele istorice şi conjuncturale, conflictele majore avute cu statele maritime din zonă, angajamentele diplomatice, inamicii probabili şi capacitatea statelor riverane Mării Negre de a-şi dezvolta programe navale.

Interesele maritime ale statului determină elementele de bază ale doctrinei navale a unui stat, din care se extrag obiectivele, misiunile, structura şi capacitatea unei flote.

Derularea programelor navale, începând cu 1841 până în 2012, scot în evidenţă faptul că una din cele mai bune perioade pentru dezvoltarea unei flote naţionale a fost cea antebelică, între 1882-1907. În cei 25 de ani, clasa politică românească a realizat beneficiile ce le putea aduce ieşirea la mare pentru noua Românie şi a reuşit să susţină financiar derularea a trei programe navale într-o concepţie coerentă, fapt ce a pus bazele unei flote româ-

neşti, pornind de la un nivel apropiat de zero. A doua perioadă de dezvoltare efectivă a flotei, din istoria navală românească, în care a fost desfăşurat un program naval de mare anvergură, a fost cea din 1974-1989.

Având în vedere concepţia preponderent continentală a poporului nostru, conceptul de „Flotă inferioară în acţiune" este unul din conceptele care pot fi abordate de România în actuala situaţie geopolitică, ca element de bază în concepţia unei flote care să răspundă la cerinţele actuale ale unui stat european aflat la graniţa estică a Uniunii Europene.

În condiţiile unei doctrine navale active, flota are misiuni ce acoperă cinci zone distincte de acţiune : apărarea zonei îndepărtate prin acţiuni ofensive; apărarea zonei apropiate reprezentate de zona economică exclusivă, prin acţiuni ofensive; apărarea zonei costiere, a porturilor maritime, a infrastructurii maritime, prin acţiuni defensive; asigurarea navigaţiei fluviale şi a libertăţii ieşirii în mare, protecţia porturilor fluviale, apărarea Deltei Dunării şi a zonei lagunare, sau sprijinul forţelor care duc acţiuni de luptă în aceste zone şi participarea, alături de alte state, la intervenţii necombatante.

Pornind de la realitatea că supremaţia navală este relativă şi nu absolută, chiar şi într-o mare relativ închisă ca Marea Neagră, este puţin probabil ca unul dintre statele riverane să obţină un control absolut, în condiţiile în care trei dintre acestea sunt membre ale aceleiaşi alianţe. Pornind de la această idee, se poate schiţa un program naval, care poate primi numele de „Al cincisprezecelea program naval românesc", care să acopere cerinţele unei doctrine maritime moderne, cu un efort semnificativ, ce trebuie derulat pe o perioadă de 30 de ani.

CONCLUZII

Omenirea a fost şi este în permanentă luptă pentru putere, statele de pe toate nivelurile de dezvoltare socială aflându-se într-o permanentă concurenţă pentru obţinerea puterii.

Având în vedere caracterul agresiv al statelor, consider că şi România trebuie să-şi ocupe locul meritat în concertul puterilor maritime, nu ca stat belicos, ci ca un stat modern, responsabil, în măsură să-şi construiască o putere statală normală, ca stat european de nivel mediu.

În intervalul de 150 de ani de la înfiinţarea primelor structuri ale puterii navale, a primelor societăţi de navigaţie maritimă românească, de dezvoltare a şantierelor navale, a structurilor de învăţământ şi cercetare din domeniul maritim, conştiinţa populaţiei angrenate în domeniul naval sau care a sprijinit acest domeniu, s-a modificat în sensul apropierii de tipul de conştiinţă maritimă. Transformarea conştiinţei unei mari părţi a populaţiei României într-o conştiinţă semi-maritimă va accentua ritmul de dezvoltare a componentelor ce formează puterea maritimă a unui stat, ducând, implicit, la creşterea nivelului economiei româneşti.

În această lucrare, am încercat să demonstrez că pentru un stat maritim nu contează lungimea ieşirii la mare, ci interesele maritime ale statului la nivel mondial, iar România a avut şi are, în continuare, interese de susţinut la nivelul spaţiului maritim şi al zonei adiacente, iar aceasta se poate face numai susţinând dezvoltarea puterii maritime a statului.

Trecând la analiza polarizării puterii în lume, am putut trage concluzia că perioada începutului de mileniu trei este o etapă de tranziţie de la sistemul bipolar spre

altă formă de gestionare a puterilor, din care una poate fi: teoria unipolarismului hegemoniei americane, stabilizatoare şi generatoare a unei păci relative şi a unei teorii mai aproape de realitatea palpabilă. Astfel, teoria multipolarităţii pune într-o balanţă specifică bipolarismului, pe de o parte supremaţia nord-americană, iar pe de altă parte, o sumă a polilor slabi: Europa, Rusia, China şi Japonia.

Noul sistem internaţional se îndreaptă, în mod contradictoriu, spre o fragmentare a naţiunilor şi o globalizare a lumii. Statele scăpate de încorsetările inerente apartenenţei de bloc, specifice războiului rece, se îndreaptă, mai degrabă, spre o organizare specific westfaliană, la altă scară. În aceste condiţii, noua ordine mondială va conţine cinci - şase mari puteri: Statele Unite, Uniunea Europeană, Japonia, Rusia, China şi probabil India, împănate cu o serie de puteri de nivel mediu (regional), cum ar fi Turcia sau Polonia.

În condiţiile noului mileniu, toate statele dezvoltate şi-au menţinut statutul de putere maritimă, lucru care le aduce un plus de beneficii. Există o concurenţă acerbă între statele maritime de a utiliza la maxim posibilităţile pe care le oferă exploatarea bogăţiilor mării şi utilizarea acesteia.

Din perspectiva analizei desfăşurate în această lucrare, România se află pe palierul puterilor maritime de nivel cinci, care sunt în general state de nivel mediu, cu o puternică concepţie continentală, care de-a lungul istoriei nu au acordat o importanţă constantă dezvoltării sectorului maritim. Având în vedere apartenenţa României la categoria statelor medii din punct de vedere al resursei umane, suprafeţei teritoriului, resurselor naturale, posibilităţilor economice, capacităţii intelectuale şi apartenenţei la Uniunea Europeană şi NATO, consider că într-o perspectivă de 30-40 de ani de bună guvernare, care să

ducă la o creştere economică sănătoasă şi o integrare reală în Uniunea Europeană, România poate să devină o putere navală de nivel patru.

În condiţiile în care produsul intern brut în următoarele decenii ar ajunge la 340-400 de milioane de USD, România ar putea să susţină, fără un efort bugetar prea mare, un procent de 2,2-2,4% din PIB pentru sectorul de apărare, fapt ce ar putea duce la urcarea României pe palierul patru în ierarhia puterii navale.

Din analiza poziţiei de astăzi a puterii navale a României şi a poziţiei pe care probabil o va ocupa în următoarele trei-patru decenii, este benefic pentru noi să aderărăm la teoria dezvoltării şi utilizării ,,Flotei inferioare", care va putea modifica finalitatea unui conflict naval, în anumite limite ale dezechilibrului balanţei de putere. În acest sens, va fi necesară modificarea doctrinei navale, dintr-una excesiv de defensivă, într-o doctrină moderat defensivă.

În condiţiile completării misiunii Forţelor Navale de apărare apropiată a litoralului cu misiunea de apărare a intereselor maritime oriunde în lume, ca parte activă a unei alianţe, se pune problema modificării configuraţiei structurilor din Forţele Navale. Arhitectura navelor va trebui să acopere cele două misiuni majore, prin dezvoltarea capacităţilor ofensive şi defensive ale structurilor din Forţele Navale. Acestea trebuie să poată duce acţiuni de luptă timp îndelungat, atât pentru apărarea apropiată a litoralului, cât şi pentru lupta la distanţe mari de punctele de bazare, fiind dotate cu senzori şi armament cu care să se poată acţiona în toate cele trei medii: submarin, suprafaţă şi aerian, în cooperare apropiată cu alte nave ale Alianţei.

În urma analizei nivelurilor de putere, am pus accent pe studiul statelor maritime de nivel mediu. În acest sens, am comparat diferitele elemente ce susţin puterea

maritimă, în scopul determinării existenţei sau inexistenţei condiţiilor ca România să acceadă la titlul de putere maritimă de nivel subregional sau regional. În urma analizei, pot susţine că pe un curs de dezvoltare economică ascendent, care va urma crizei anilor 2008-2013, există precondiţiile ca România să devină o putere maritimă de nivel regional, în următorii 30-40 de ani.

Puterea maritimă este capacitatea unei naţiuni de a utiliza marea pentru a-şi atinge scopurile economice şi politice.

Elementul major al unei puteri maritime este flota, dar simpla deţinere a unei puteri navale serioase nu garantează îndeplinirea tuturor obiectivelor stabilite prin doctrinele navale. Dimensiunile flotei sunt importante, dar conflictele au demonstrat că întotdeauna a contat cum a fost folosită o flotă mare sau mică, cum a fost echipată, cum a fost condusă şi, cel mai important fapt, dacă a fost utilizată.

România ar putea deveni, în condiţiile unei atenţii constante date Forţelor Navale, Flotei comerciale şi infrastructurii navale, o putere maritimă secundară[*].

Un alt aspect esenţial pe care l-am subliniat în urma acestui studiu, este faptul că atât statele maritime cât şi cele de concepţie continentală şi-au creat flote care să le apere interesele maritime şi nu flote care să le apere graniţele maritime.

Dezvoltarea unei puteri navale echilibrate este un prim pas spre construirea unei puteri maritime. Simpla creştere a puterii de acţiune a Flotei, ca parte a puterii navale, este doar un pas spre o stare de normalitate. În acelaşi timp, trebuie reabilitată Flota comercială şi de pescuit oceanic, element de bază al puterii maritime. Este

[*] denumire dată ţărilor posesoare de flote, altele decât marile puteri, în perioada interbelică.

un obiectiv mai greu de îndeplinit pentru că necesită eforturi concertate din partea statului pentru încurajarea domeniului naval şi al companiilor private româneşti de a construi sau cumpăra nave, pentru refacerea flotelor: militară, comercială şi de pescuit oceanic.

Dacă am încheia cu un vers al poemului Invictus, care spune: „Eu sunt stăpânul sorţii mele, eu sunt conducătorul sufletului meu”[119], ar trebui să ne luăm soarta în propriile mâini şi să ne proiectăm propria evoluţie, plecând de la realităţile spaţiului geopolitic al zonei de confluenţă în care existăm şi de la necesităţile primordiale ale României: asigurarea securităţii statale.

În aceste condiţii, este necesar ca România să devină pe drept un stat maritim, cu toate componentele puterii maritime dezvoltate la un nivel normal pentru un stat european de nivel mediu, integrat în Alianţa Nord Atlantică, şi nu doar un stat cu ieşire la mare.

[119] poemul *Invictus*, scris de poetul victorian William Ernest Henley în 1875

BIBLIOGRAFIE

I. Arhive

Arhivele Militare Române, fond Inspectoratul General al Marinei, inv. 1281/1887

Arhivele Militare Române, fond Direcţia a 5-a marină, dosar 74/1908-1911

Arhivele Militare, fond 1683 CMM, dosar 348/1930

Arhivele Militare, fond 1683 CMM, dosar 348/1930

Arhivele Militare Române, fond 3837 Ministerul Aerului şi Marinei, dosar 2847, f. 16. (Planul de înzestrare al Marinei Militare. Ipoteza 15)

Arhivele Militare, M.St.M., fond Ministerul Aerului şi Marinei, dosar 2487/1939-1941, f. 15-22 şi fond 1683, dosar 562

Arhivele Militare, fond 5488, dosar nr. 3998

Arhivele Statului, Bucureşti, fond Casa Regală, dosar 11/1921

Arhivele Statului Bucureşti, fondul Cabinetului Ministrului, 1924, dosar 506

Arhivele Statului Bucureşti, fond C.M.M., Dosar nr. 348, 1930

Centrul de Studii şi Păstrare a Arhivelor Militare Istorice "General Radu Rosetti" (CSPAMI), fond 1683, dosar 562

Toescu, Vasile Comandor, Istoricul Marinei Româneşti, 1843-1900 mss fondul de documentare al Muzeului Marinei Române.

II. Lucrări de autor

Arquilla John, Dubious Battles: Agression, Defeat and the Internaţional Systems, Washington DC, Editura Crane Russak, 1992.

Axenciuc Victor, Introducere în istoria economică a României. Epoca modernă, Editura Fundaţiei „România de Mâine", Bucureşti, 1997.

Bălănescu Ioan cdor., Conferinţă intitulată „Puterea maritimă ca factor de civilizaţie şi de apărare naţională", ţinută la Liga Navală Română, 1928.

Bălănescu Ioan lt. cdor., Răsboiul Naval pe înţelesul tuturor, Editura Institutul de Arte Grafice CAROL GOBL, Bucureşti, 1915.

Bălănescu Ioan, cdor., Flota de Mare. Datoria Neamului Nostru, în „Revista Marinei", (Anul IV), nr. 3, Tipografia Geniului, Bucureşti, (Cotroceni) 1929.

Bălănescu Ioan Cdor., Liga Navală Română, în „Revista Marinei" Nr. 2, Atelierele Curierul Judiciar, Bucureşti, 1927.

Bălănescu Ioan, cdor., Ofensiva şi defensiva pe mare, în „Revista Marinei", Anul IV, Nr. 4, Dec., Tipografia geniului, Bucureşti, 1929.

Chandler David G., The Campaigns of Napoleon, New York, Editura Simon & Schuster, 1995.

Constantin, Daniel, Civilizaţia Feniciană, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1979.

Corbett, Julian S., Some Principles of Maritime Strategy, Editura Logmans, Green and CO., London,1911.

Coşcodaru Ion, Vasile Paul, Centrele de putere ale lumii, Editura Ştiinţelor Social Politice, Bucureşti, 2003.

Djuvara Neagu, Războiul de şaptezeci şi şapte de ani (1914-1991) şi premisele hegemoniei americane, Bucureşti, Editura Humanitas, 2010.

Drăgan Iosif Constantin, Idealuri şi destine. Eseu

asupra evoluţiei conştiinţei europene, Editura Cartea Românească, Bucureşti, 1977.

Drăghicescu Mihail, Istoricul principalelor puncte pe Dunăre, de la gura Tisei până la Mare şi pe coastele mării, de la Varna la Odesa, Bucureşti, 1943.

Freud Sigmund, Actuelles sur la guerre et la mort, OC-P, t. XIII, Editura PUF, Paris, 1993.

Friedman George, Următorii 100 de ani: previziuni pentru secolul 21, Editura Litera, Bucureşti, 2009.

Friedensburg Ferdinand, Die mineralischen Bodenschartze als weltpolitische und militarische, Editura Enke, Stuttgard, 1936.

Frunzeti Teodor, Globalizarea securităţii, Editura Militară, Bucureşti, 2006.

Gibbs-Smith Charles, Invenţiile lui Leonardo da Vinci, Editura Meridiane, Bucureşti, 1982.

Good David, Ma Tongshu, The Economic Growth of Central and Estern Europe in comparative perspective, 1870-1989, în „European Review of Economic History", 2, 1999.

Gorşkov Serghei, The Seapower of the State, Pergamon Press, Oxford, 1979.

Hanganu Marius, Puterea Maritimă şi Strategia Navală, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 2001.

Hanganu Marius, Interesele României la Dunăre şi marea Neagră, Editura Universităţii Naţionale de Apărare „Carol I", Bucureşti, 2007.

Hearley Denis, Neutrality, Editura Ampersand, Londra, 1955.

Hirst Paul, Război şi Putere în secolul 21 - Statul, conflictul militar şi sistemul internaţional, Editura Antet, Bucureşti, 2001.

Hlihor Constantin, Geopolitica şi geostrategia în analiza relaţiilor internaţionale, Editura Universităţii Naţionale de Apărare "Carol I", Bucureşti, 2005.

Ionescu Ion, Politica navală a României între anii 1919 şi 1941, Editura CN Administraţia Porturilor Maritime SA, Constanţa, 2002.

Kaldor Mary, Securitatea umană: reflexii asupra globalizării şi intervenţiei, Editura CA Publishing, Cluj Napoca, 2010.

Kagan Robert, Despre paradis şi putere, Editura Antet, Bucureşti, 2005.

Kennedy Paul, Ascensiunea şi decăderea marilor puteri: transformări economice şi conflicte militare din 1500 până în 2000, Editura Polirom, Iaşi, 2011.

Kissinger Henry, Diplomaţia, Editura All, Iaşi, 2008,.

Lacoste Pierre, Strategia navală în epoca modernă, Paris, 1978.

Lupu N.Z., Planul de la Geneva. Implicaţiile lui politice în România, 1932-1933, Editura Politică, Bucureşti, 1973.

Maior,George Cristian, Noul aliat. Regândirea politicii de apărare a României la început de secol XXI, Editura RAO Internaţional Publising Company, Bucureşti, 2009.

Maior George Cristian, Cunoaşterea strategică în Zona Extinsă a Mării Negre, Editura RAO, Bucureşti, 2011.

Mahan Thayer, Influenţa Puterii Maritime asupra istoriei 1660-1783, Editura AISM, Bucureşti, 1999.

Marin Gheorghe, Hâldan, Romulus, Forţele Navale ale lumii în secolul XXI, Editura CTEA, Bucureşti, 2009.

Mazoyer Laurence, Historie des agriculture du monde. Du neolitique a la crise contemporane, Editure du Seuil, Paris, 1997.

Mărculeţ Vasile, Conflictul Dobrogeano-Genovez (1360-1387), Editura Ex Ponto, Constanţa, 2001.

Morgenthau Hans Joachim, Scientific Man versus Power Politics, Univesity of Chicago Press, 1974.

Morghentau Hans J, Politica între naţiuni – Lupta pentru putere şi lupta pentru pace, Editura Polirom, Iaşi, 2007.

Monasterev Nicolae, Capitaine de fregate de la Marine Russe, Histoire de la Marine Russe, Editura Payot, Paris, 1932.

Moşneagu Marian, Politica Navală postbelică a României (1944-1958), Editura Mica Valahie, Bucureşti, 2006.

Murgescu Bogdan, România şi Europa: acumularea decalajelor economice (1500-2010), Editura Poliron, Iaşi, 2010.

Negrescu Nicolae, Comment on fit la guerre sur le Danube 1916-1918, Imprimeriile naţionale, Bucureşti, 1938.

Nivaldo Jr. José, Machiavelli, Puterea. Istorie si Marketing, Editura Economica, Bucureşti, 2001.

Nye Jr. Joseph S., Descifrarea conflictelor internaţionale, Editura Antet, Bucureşti, 2005.

Nye Jr. Joseph S, Puterea Blândă – Calea către succes în politica mondială, Editura Institutul European, Iaşi, 2009.

Panaitescu P.P., Mircea cel Bătrân, Bucureşti, 1944.

Păvăloiu Mariana, Marian Sârbu, Forţele Navale Române – 150 de ani de istorie modernă, Editura CTEA, Bucureşti, 2010.

Perret Geoffrey, A Country Made by War: From the Revolutions to Vietnam – the Story of America's Rise to Power, Vitange Books, New York, 1990.

Petrescu Nicolae C., Contraamiralul Horia Măcellariu, Editura Europroduct, Piteşti, 2005.

Petrescu Nicolae C., Marina Română în războiul antisovietic, Editura Europroduct, Piteşti, 2008.

Petre George, Ion Bitoleanu, Tradiţii navale româneşti, Editura Militară, Bucureşti, 1991.

Postolache Tudorel (coordonator), Economia României - secolul XX – Noua tranziţie la economia de piaţă: premise istorice şi perspective, Editura Economică, Bucureşti, 1991.

Rusu Gelu, Reşedinţele despoţilor dobrogeni. Secolul al XIV-lea, Editura Universităţii Ovidius, Constanţa, 1997.

Sitaru Laura, Gândirea politică arabă. Concepte-cheie între tradiţie şi inovaţie, Editura Polirom, Iaşi, 2009.

Soros George, Supremaţia americană: un balon de săpun, Editura Antet, Bucureşti, 2004.

Spineanu Ulm, Încotro ... România 2000?, Editura Mondograf, Constanţa, 1995.

Stevens William Oliver şi Wescott, Allan, Sea Power Histoire de la puisance maritime de l'antiquite a nos jours, Editura Payot, Paris, 1937.

Stransz-Hupé Robert, The Struggle for Space and Power, Geopolitics, 1942.

Teodorescu Paul General-adjutant, Rolul marinei în viaţa naţiunii, Bucureşti, 1924.

Till Geoffrey, Strategia Maritimă şi epoca nucleară, Editura Universităţii Naţionale de Apărare, Bucureşti, 1983, p. 30.

Tilly Charles, Coercion, Capital and European States AD 990-1900, Editura Blackwell, Oxford, 1990.

Toffler Alvin, Război şi anti-război, Editura Antet, Bucureşti, 1995.

Trachtenberg, Marc, A Constructed Peace: The Macking of the European Settlement, 1945-1963, Editura Princeton, 1999.

Trebici, Vladimir, Ghinoiu, Ion, Demografie şi etnografie, Editura Academiei, Bucureşti, 1986.

Tucydides, Războiul Peloponesiac, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1966.

Velciu, E. Of. mecanic -I-, Avantajele realizate de o navă de comerţ, în „Revista Marinei" Nr. 3 iunie, Tipografia geniului, Bucureşti, 1928.

Vries, Jean, European Urbanization 1500-1800, Editura Harvard University Press, Cambridge, 1984.

Weingert, Hans, Vilhjalmul Stefansson, The Twilight of Politics, în „Generals and Geographers Magazin", New York, 1942.

Weingert, Hans, Vilhjalmul Stefansson, Compass of the World, 1944.

Williams, William A, The Shaping of American Diplomacy, Editura Rand McNally, Chicago,1956.

III. Studii şi articole

Axenciuc Victor, Evoluţia economică a României. Cercetări statistico-istorice 1859-1947. Vol. II Agricultura, Editura Academiei Române, Bucureşti, 1992-2000.

Axeniuc Victor, Nivelul de dezvoltare şi profilul economiei româneşti în anul 1938, în „Studii de istorie economică şi istoria gândirii economice", (VIII), Bucureşti, 2006.

Axeniuc Victor, Avuţia naţională a României. Cercetări istorice comparate 1860-1939, Centrul Român de Economie Comparată şi Consensuală, Bucureşti, 2000.

Conea Ion, Geopolitica – o ştiinţă nouă, Sociologia Românească, nr. 9-10, an. II, 1937, republicat în „Geopolitica", vol. I, 1994.

Dahl Robert, The concept of Power, în „Behavioral Science" 2 nr.3 (iulie 1957).

Friedman George, România, interviu acordat lui Anne-Marie Blajan pentru site-ul Hotnews. ro. pe 17.11.2010.

Gautreanu Nicolae, Propaganda Navală, în „Revista Marinei", Editura Geniului, Bucureşti, 1926.

Gautreanu Nicolae, Supremaţia britanică în Mediterana, în „Revista Marinei", Editura Geniului, Bucureşti, 1926.

Macellariu Horia lt. cdor, Organizarea Marinei Militarea Franceze, în „Revista Marinei", (Anul IV), Nr. 1 feb. Tipografia geniului, Bucureşti, 1930.

Mackinder Halford J., prelegere The Round World and the Winning of the Peace, în „Foreign Affairs", (XXI), Iulie 1943.

Mackinder Halford: The Geographical Pivot of History, în „Geographical Journal" 23, no. 4 (April 1904)

Maria Regină a României, Ce înseamnă marea pentru mine, în „Revista Marinei", Atelierele ,,Curierul judiciar", Bucureşti, 1926.

Mărculeţ Vasile, Consideraţii asupra implicării Dobrogei şi Ţării Româneşti în relaţiile internaţionale din spaţiul mediteraneano-pontic în deceniul opt al secolului XIV, în „Revista PEUCE", (S.N. VII), 2009.

Roşca Eugeniu, căpitan comandor, Koslinski,Gheorghe locotenent comandor, Avem nevoie de Marină Militară?, Tipografia Şcoalei Militare de Infanterie, Nr. 1, Bucureşti, 1923.

Simileanu Vasile, Complexul Geopolitic, Geostrategic şi Geoenergetic Ponto-Danubian, în „Geopolitica", 2011.

Whrittlesey Derwent, German Strategy of World Conquest, în „Geopolitics", Editura Farrar & Rinehart, New York, 1942.

Anexa nr. 1-1

Ierarhia statelor în domeniul cheltuielilor militare raportate procentual la PIB[120]
(state maritime din zona Eurasiatică Orientului Apropiat şi nord Africană)

ŢARA	(% PIB)	Data informatiei i
Israel	7.3	2006
Turcia	5.3	2005 estimat
Bosnia şi Herzegovina	4.5	2005 estimat
Grecia	4.3	2005 estimat
Libia	3.9	2005 estimat
Rusia	3.9	2005
Egipt	3.4	2005 estimat
Algeria	3.3	2006
Franţa	2.6	2005 estimat
Bulgaria	2.6	2005 estimat
Iran	2.5	2006
Marea Britanie	2.4	2005 estimat
Croaţia	2.39	2005 estimat
Portugalia	2.3	2005 estimat
Finland	2	2005 estimat
Norvegia	1.9	2005 estimat
România	1.9	2007 estimat
Italia	1.8	2005 estimat
Polonia	1.71	2005 estimat
Olanda	1.6	2005 estimat

120 https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2034rank.html

Anexa nr.1-2

Lista statelor după Produsul Intern Brut (PIB)

(Gross Domestic Product) (GDP) în valoare nominală[121]

Această anexă include o lista de ţări ale lumii, sortate după lor produsul intern brut (PIB): valoarea de piaţă a tuturor bunurilor finale şi servicii produse de o naţiune într-un anumit an . Estimările PIB/dolar prezentate aici sunt calculate la cursul oficial al pieţii.

Mai multe economii care nu sunt considerate a fi ţări (lumii, UE, zona euro , iar unele teritorii dependente) sunt incluse în listă, deoarece ele apar în surse. Aceste economii nu sunt clasate in topurile de aici, dar sunt listate.

Nivel	Ţara/Uniunea	PIB (milioane US$)
	World	62,911,253[4]
	European Union	16,242,256[4]
1	United States	14,526,550
2	China, People's Republic of	5,878,257n2
3	Japan	5,458,797
4	Germany	3,286,451
5	France	2,562,742
6	United Kingdom	2,250,209
7	Brazil	2,090,314
8	Italy	2,055,114
9	India	1,631,970

[121] http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_ (nominal) accesat pe 17 oct. 2011

10	Canada	1,577,040
11	Russia	1,479,825
12	Spain	1,409,946
13	Australia	1,237,363
14	Mexico	1,034,308
15	Korea, South	1,014,482
16	Netherlands	780,668
17	Turkey	735,487
18	Indonesia	706,752
19	Switzerland	527,920
20	Poland	469,401
21	Belgium	467,779
22	Sweden	458,725
23	Saudi Arabia	448,360
24	Taiwan (Republic of China)	429,845
25	Norway	412,990
26	Iran	407,382
27	Austria	377,382
28	Argentina	369,992
29	South Africa	363,655
30	Thailand	318,908
31	Denmark	309,866
32	Greece	305,415
33	United Arab Emirates	302,039
34	Venezuela	293,268
35	Colombia	289,433
36	Finland	239,177
37	Malaysia	237,959
38	Portugal	229,154
—	Hong Kong	224,459
39	Singapore	222,699

40	Egypt	218,465
41	Israel	217,445
42	Ireland	206,985
43	Chile	203,299
44	Nigeria	202,576
45	Philippines	199,591
46	Czech Republic	192,030
47	Pakistan	176,870
48	Romania	161,629
49	Algeria	157,759
50	Peru	153,802
51	Kazakhstan	148,047
52	New Zealand	140,509
53	Ukraine	137,934
54	Kuwait	132,569
55	Hungary	130,421
56	Qatar	127,332
57	Bangladesh	105,560
58	Vietnam	103,574
59	Morocco	91,135
60	Slovakia	87,450
61	Angola	82,471
62	Iraq	81,112
63	Libya	71,336
64	Sudan + South Sudan	65,389
65	Croatia	60,834
66	Syria	59,330
67	Ecuador	57,978
68	Oman	57,851
69	Luxembourg	55,195
70	Belarus	54,713

71	Azerbaijan	54,370
72	Dominican Republic	51,626
73	Sri Lanka	49,536
74	Slovenia	47,733
75	Bulgaria	47,702
76	Burma	45,428
77	Tunisia	44,278
78	Guatemala	41,178
79	Uruguay	40,272
80	Lebanon	39,236
81	Uzbekistan	38,987
82	Serbia	38,009
83	Lithuania	36,370
84	Costa Rica	35,789
85	Ghana	32,321
86	Kenya	32,092
87	Yemen	31,315
88	Ethiopia	29,717
89	Panama	26,808
90	Jordan	26,447
91	Latvia	24,013
92	Cyprus	23,174
93		22,963
94	Bahrain	22,656
95	Tanzania	22,543
96	Cameroon	22,522
97	El Salvador	21,215
98	Trinidad and Tobago	20,375
99	Turkmenistan	20,001
100	Bolivia	19,810
101	Estonia	19,253

102	Paraguay	18,427
103	Uganda	17,011
104	Bosnia and Herzegovina	16,530
105	Zambia	16,192
106	Nepal	15,710
107	Afghanistan	15,541
108	Honduras	15,347
109	Botswana	14,866
110	Equatorial Guinea	14,500
111	Jamaica	13,356
112	Gabon	13,137
113	Congo, Democratic Republic of the	13,103
114	Senegal	12,865
115	Iceland	12,594
116	Brunei	12,371
117	Congo, Republic of the	12,030
118	Albania	11,898
119	Namibia	11,700
120	Georgia	11,665
121	Cambodia	11,629
122	Mauritius	9,724
123	Papua New Guinea	9,520
124	Mozambique	9,495
125	Mali	9,389
126	Armenia	9,371
127	Macedonia, Republic of	9,214
128	Burkina Faso	8,961
129	Madagascar	8,837
130	Chad	8,557
131	Malta	8,271

132	Bahamas, The	7,700
133	Zimbabwe	7,476
134	Haiti	6,575
135	Benin	6,574
136	Nicaragua	6,551
137	Laos	6,461
138	Mongolia	6,244
139	Moldova	5,810
140	Tajikistan	5,642
141	Rwanda	5,578
142	Kosovo	5,562
143	Niger	5,493
144	Malawi	5,397
145	Guinea	4,633
146	Kyrgyzstan	4,615
147	Barbados	4,110
148	Montenegro	4,017
149	Swaziland	3,698
150	Suriname	3,682
151	Mauritania	3,629
152	Togo	3,183
153	Fiji	3,109
154	Lesotho	2,316
155	Guyana	2,258
156	Maldives	2,168
157	Eritrea	2,117
158	Central African Republic	1,987
159	Sierra Leone	1,905
160	Cape Verde	1,665
161	Burundi	1,489
162	Bhutan	1,457

163	Belize	1,401
164	Antigua and Barbuda	1,245
165	Saint Lucia	1,198
166	Djibouti	1,129
167	Gambia, The	1,059
168	Liberia	989
169	Seychelles	937
170	Guinea-Bissau	837
171	Grenada	789
172	Solomon Islands	717

Anexa 1-3

Populaţiile puterilor europene
între anii 1700 şi 1800 (în milioane)

Ţara/Anul	**1700**	**1750**	**1800**
Anglia	9	10,5	16
Franţa	19	21,5	28
Imperiul Habsburgic	8	18	28
Prusia	2	6	9,5
Rusia	17,5	20	37
Spania	6	9	11
Suedia	-	1,7	2,3
Provinciile Unite	1,8	1,9	2

Anexa nr. 1-4

Indicatori de bogăţie pentru Marea Britanie, Rusia, Franţa şi Prusia/Germania[122]

	1830	**1860**	**1880**	**1900**	**1913**
Prod Naţ Brut (mil. USD-1960)					
Marea Britanie	8,2	16,1	23,6	36,3	44,1
Rusia	10,6	14,4	23,3	32,0	52,4
Franţa	8,6	13,3	17,4	23,5	27,4
Germania	7,2	12,8	20,0	35,8	49,8
Partea relativă din bogăţia europeană (%)					
Marea Britanie	53	68	59	37	28
Rusia	15	4	3	10	11
Franţa	21	14	13	11	12
Prusia / Germania	5	10	20	34	40
Consumul de energie (mii de tone cărbune echivalent)					
Marea Britanie	-	73,8	125,3	171,4	195,3
Rusia	-	1,0	5,4	30,4	54,5
Franţa	-	13,2	29,1	48,0	62,8
Prusia / Germania	-	15,0	47,1	113,0	187,8
Producţia de fier/oţel (mii tone)					
Marea Britanie	690	3.880	7.870	4.979	7.787

[122] Surse: Apaud, John J. Mearsheimer, *Tragedia politicii de forţă*, Bucureşti, 2003, Editura Antet XX Press, Paul Bairoch, *Europe's Gross National Product: 1800-1975*, Journal of European Economic History 5 Nr. 2, 1976, p. 281, *International Industrialization Levels from 1750 to 1980,* Journal of European Economic History 11, nr. 2, 1982, p. 296

Anexa 1-5

Indicii de dezvoltare – rate medii anuale 1501-1800 %[123]

Ţara/ Provincia	Indici de dezvoltare - – rate medii anuale (%)			
	1501-1600	1601-1700	1701-1800	Media 1501-1800
Ţările Române (media)	0,21	0,38	0,66	0,42
Transilvania	0,25	0,36	0,67	0,43
Ţara Românească	0,39	0,51	0,49	0,46
Moldova	0,12	0,04	0,81	0,33
Serbia	0,26	-0,08	0,24	0,14
Irlanda	0,41	0,88	0,66	0,65
Danemarca	0,30	0,80	0,41	0,50
Europa Occidentală	0,41	0,13	0,41	0,32

[123] Bogdan Murgescu, *Opere citate*, p. 95.

Anexa nr. 1-6

Randamentul la grâu în diverse state europene (chintale la hectar, media anilor 1908/1912)[124]

Nr. crt.	Ţara	Randament
1.	Danemarca	31,0
2.	Belgia	25,1
3.	Ţările de Jos	23,9
4.	Elveţia	21,5
5.	Marea Britanie (inclusiv Irlanda)	21,4
6.	Suedia	21,2
7.	Germania	18,5
8.	Norvegia	16,6
9.	Finlanda	13,5
10.	Franţa	13,2
11.	Austro-Ungaria	12,7
12.	România	11,7
13.	Bulgaria	10,3
14.	Serbia	10,0
15.	Rusia	6,6
16.	Italia	9,6
17.	Spania	9,4
18.	Grecia	7,0
19.	Portugalia	6,0

[124] Apud Bogdan Murgescu, *Opere citate*, p. 134. Paul Bairoch, *L' agriculture des paiys devéloppés. 1800 à nos jours. Production – Productivité – Rendements,* Paris, 1999, p. 106.

Anexa nr. 1-7

Indici ai productivităţii agricole în perioada 1800-1910[125]

Nr. crt.	Statul/Grupul de state	1800	1860	1890	1910
1.	România	6,0	6,7	10,8	13,9
2.	Media europeană fără Rusia	6,2	9,1	11,3	14,9
3.	Media statelor occidentale dezvoltate	7,1	12,5	18	23,4

[125] Paul Bairoch , *L' agriculture des pays dévelopés. 1800 à nos jours. Production – Productivite – Rendements*, Paris, Editura Economica, 1999, p. 136-137.

Anexa nr. 1-8

Producţia industrială pe cap de locuitor[126]

(indicii sunt raportaţi la Regatul Unit
pt. producţia din 1900 = 100)

Poz	Ţara	1800	1830	1860	1880	1900	1913
	Media europeană	**8**	**11**	**17**	**23**	**33**	**45**
1.	Marea Britanie	16	25	64	87	100	115
2.	Belgia	10	14	28	43	56	88
3.	Elveţia	10	16	26	39	67	87
4.	Germania	8	9	15	25	52	85
5.	Franţa	9	12	20	28	39	59
6.	Austro-Ungar	7	8	11	15	23	32
7.	Olanda	9	9	11	14	22	28
8.	Italia	8	8	10	12	17	26
9.	Suedia	8	9	15	24	41	67
10.	Danemarca	8	8	10	12	20	33
11.	Norvegia	9	9	11	16	21	31
12.	**România**	**5**	**5**	**6**	**7**	**9**	**13**
13.	Serbia	5	5	6	7	9	12
14.	Bulgaria	5	5	5	6	8	10
15.	Spania	7	8	11	14	19	22
16.	Rusia	6	7	8	10	15	20
17.	Portugalia	7	7	8	10	12	14
18.	Grecia	5	5	6	7	9	10

[126] Paul Bairoch, *International Industrialization Levels from 1750 to 1980*, The journal of European Economic History, 11, nr. 2, 1982, p. 294, p. 330-334.

Anexa nr. 1-9

Procentul de analfabetism al populaţiilor statelor europene în perioada 1890-1910[127]

	Ţara/grupul de state	Bărbaţi	Femei	Total
1.	Suedia	-	-	2,0
2.	Danemarca	-	-	4,0
3.	Norvegia	-	-	5,0
4.	Finlanda (1900)	7,3	6,8	7,0
5.	Irlanda (1901)	13,5	14,0	13,7
6.	Germania	-	-	4,0
7.	Marea Britanie	-	-	10,0
8.	Ţările de Jos (Olanda)	-	-	13,0
9.	Franţa (1901)	14,8	19,8	17,4
10.	Austria	22,1	25,5	23,8
11.	Belgia	30,6	33,3	31,9
12.	Italia (1901)	42,5	54,4	48,5
13.	Spania	-	-	52,0
14.	Portugalia (1900)	67,5	83,4	75,9
15.	Grecia (1907)	41,8	79,8	60,8
16.	Ungaria	34,4	46,9	40,7
17.	Bulgaria	59,9	86,9	72,1
18.	Rusia europeană	62,5	83,1	73,0
19.	România (1899)	67,2	89,1	78,0
20.	Banat, Transilvania, Bucovina	-	-	61,7
21.	Vechiul Regat	-	-	71,7
22.	Basarabia	-	-	84,6
23.	Serbia (1900)	67,3	92,9	79,7

[127] Apaund Bogdan Murgescu, *Opere citate* p. 191, Holm Sundhausen, *Historische Statistik Serbiens1834-1914. Mit europäischen Vergleichsdaten*, München: Oldenbourg, p. 537-541; 543 completat cu structura pe sexe din România: Iacob Gheorghe, *Modernizare – europenism,* Iaşi, Editura Al. I. Cuza, p. 61.

Anexa nr. 1-10

Produsul intern brut pe cap de locuitor al statelor maritime europene[128]

Poz.	Statul/Grupul de State	1820	1870	1913
1.	Regatul Unit	1706	3190	4921
2.	Irlanda	877	1775	2736
3.	Ţările de Jos (Olanda)	1838	2757	4049
4.	Belgia	1319	2692	4220
5.	Franţa	1135	1876	3485
6.	Germania	1077	1839	3648
7.	Danemarca	1274	2003	3912
8.	Suedia	1198	1662	3096
9.	Norvegia	1104	1432	2501
10.	Italia	1117	1499	2564
11.	Spania	1008	1207	2056
12.	Portugalia	923	975	1250
13.	Grecia	641	880	1592
14.	România	?	931	1741
15.	Rusia	688	943	1488
16.	Bulgaria	?	840	1534
17.	Teritoriile ex-Iugoslaviei	?	599	1057
	Media Europei apusene	**1204**	**1960**	**3458**
	Media Europei răsăritene	**683**	**937**	**1695**

[128] Angus Madinson, The World Economy: Historical Statistics, Paris: Developement Centre of the OECD, 2003, p. 66-67; 100; 262.

Anexa 1-11

Produsul Intern Brut în diferite state europene în perioada interbelică[129]

	1913	1919	1929	1938	1950
Media mondială	**1.525**	**?**	**1.806**	**?**	**2.111**
Media a 12 ţări Vest-europene dezvoltate	**3.688**	**3.245**	**4.387**	**4.818**	**5.018**
Elveţia	4.266	4.060	6.332	6.390	9.064
Marea Britanie	4.921	4.870	5.503	6.266	6.939
Danemarca	3.912	3.860	5.075	5.762	6.943
Suedia	3.096	2.669	3.869	4.725	6.739
Olanda	4.049	4.122	5.689	5.250	5.996
Belgia	4.220	3.389	5.054	4.832	5.462
Norvegia	2.501	2.647	3.472	4.337	5.463
Finlanda	2.111	1.658	2.717	3.589	4.253
Germania	3.648	2.586	4.051	4.994	3.881
Austria	3.465	2.259	3.699	3.559	3.706
Italia	2.564	2.845	3.016	3.316	3.502
Media a 4 ţări periferice Vest şi Sud europene					
Irlanda	2.736	?	2.834	3.052	3.453
Spania	2.056	2.044	2.739	1.790	2.189
Grecia	1.592	?	2.342	2.677	1.915
Portugalia	1.250	1.173	1.610	1.747	2.086
Media a 7 ţări Est – europene	**1.695**	**?**	**1.942**	**1.980**	**2.111**
Cehoslovacia	2.096	1.933	2.977	2.882	3.501
Ungaria	2.098	1.709	2.476	2.655	2.480
Polonia	1.739	?	2.117	2.182	2.447
Bulgaria	1.534	?	1.180	1.596	1.651
Iugoslavia	1.057	?	1.364	1.356	1.551
România	**1.741**	**?**	**1.152**	**1.242**	**1.182**
Albania	811	?	926	?	1.001
Rusia/URSS	1.488	?	1.386	2.150	2.841

[129] Apud Bogdan Murgescu, *Opere citate*, p. 211, Angus Maddison, *The World Economy: Historical Statistics*, Paris, Developement Centre of the OECD,

Anexa 1-12

Nivelurile de industrializare ale statelor maritime europene în 1937 (indici pe locuitor, Regatul Unit = 100)[130]

Poz	Stat/Grup de state	Nivel
	Media europeană	**49,1**
	Europa Occidentală	
1	Belgia	109,9
2	Regatul Unit	100
3	Germania	90,6
4	Olanda (Ţările de Jos)	63,5
5	Franţa	58,1
5	Irlanda	15,7
	Europa nordică	
1	Danemarca	43,1
2	Norvegia	41,3
3	Finlanda	38,9
	Europa de sud şi de vest	
1	Italia	27,6
2	Spania	12,5
3	Portugalia	10,7
4	Grecia	5,4
	Europa de est	
1	Iugoslavia	6,3
2	România	5,9
3	Bulgaria	3,7

[130] Thomas David, Nationalisme économique et industrialisation. L éxperience des pays d'Europe de l'Est, Geneva, Editura Droz, 2009, p. 250.

Anexa 1-13

Dimensiunile flotelor între anii 1689 şi 1815 (nave de linie)[131]

	1689	1739	1756	1779	1790	1815
Anglia	100	124	105	90	195	214
Franţa	120	50	70	63	81	80
Spania	-	34	-	48	72	25
Suedia	40	-	-	-	27	-
Provinciile Unite	66	49	-	20	44	-

[131] Tabel compozit pe baza datelor din: *Anderson*, Europe in the Eighteenth Century, p. 144 şi *L.W. Cowie*, Eighteenth Century Europe, Londra, 1963, p. 141-142

Anexa 1-14

Proporţia relativă din economia europeană a marilor puteri din perioada 1816-1940[132]

	1816	1830	1850	1870	1890	1900	1910	1913	1920	1930	1940
Marea Britanie	43 %	53 %	70 %	64 %	50 %	37 %	30 %	28 %	44 %	27 %	24 %
Prusia/ Germania	8 %	5 %	4 %	15 %	25 %	34 %	39 %	40 %	38 %	33 %	36 %
Franţa	21 %	21 %	12 %	13 %	13 %	11 %	13 %	12 %	13 %	22 %	9 %
Rusia/ URSS	19 %	15 %	7 %	2 %	5 %	10 %	10 %	11 %	2 %	14 %	28 %
Austro-Ungaria	9 %	7 %	7 %	5 %	6 %	7 %	8 %	8 %	-	-	-
Italia	-	-	-	-	1 %	1 %	2 %	2 %	3 %	5 %	4 %

[132] John J. MEARSHEIMER, *Tragedia politicii de forţă- realismul ofensiv şi lupta pentru putere*, Editura Antet XX Press, 2003, Bucureşti, p. 55.

Anexa 1-15

Partea relativă din bogăţia mondială în perioada 1840-1940

	1840	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940
Marea Britanie	57 %	59 %	59 %	53 %	45 %	32 %	23 %	15 %	16 %	11 %	11 %
Prusia/ Germania	4 %	3 %	9 %	13 %	16 %	16 %	21 %	20 %	14 %	14 %	17 %
Franţa	14 %	10 %	12 %	11 %	10 %	8 %	7 %	6 %	5 %	9 %	4 %
Rusia URSS	8 %	6 %	3 %	2 %	2 %	3 %	6 %	5 %	1 %	6 %	13 %
Austro-Ungaria	6 %	6 %	4 %	4 %	3 %	4 %	4 %	4 %	-	-	-
Italia	-	-	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %
Statele Unite	12 %	15 %	13 %	16 %	23 %	35 %	38 %	48 %	62 %	54 %	49 %
Japonia	-	-	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	4%	6%

Anexa nr. 1-16

Tonajul navelor de război al puterilor în perioada 1880-1914[133]

	1880	1890	1900	1910	1914
Marea Britanie	650.000	679.000	1.065.000	2.174.000	2.714.000
Franţa	271.000	319.000	499.000	725.000	900.000
Rusia	200.000	180.000	383.000	401.000	679.000
Statele Unite	169.000	?240.000	333.000	824.000	985.000
Italia	100.000	242.000	245.000	327.000	498.000
Germania	88.000	190.000	285.000	964.000	1.305.000
Austro-Ungaria	66.000	87.000	210.000	372.000	60.000
Japonia	15.000	41.000	187.000	496.000	700.000

[133] Paul KENNEDY, *Opere citate,* p. 195

Anexa nr. 1-17

Lista ţărilor eurasiatice, din orientul apropiat şi Nordul Africi, după populaţie[134]

Loc	Ţara	Populaţie (2003)
-	Uniunea Europeană	491,018,683
7	Rusia	144.526.278
13	Germania	82.398.326
15	Egipt	74.718.797
16	Iran	68.278.826
17	Turcia	68.109.469
20	Franţa europeană	62.662,842
21	Regatul Unit	60.531.269
22	Italia	57.998.353
25	Ucraina	48.005.439
29	Spania	40.217.413
31	Polonia	38.622.660
34	Algeria	32.818.500
43	Irak	24.683.313
49	România	22.271.839
54	Siria	17.585.540
59	Olanda	16.437.581

[134] http://ro.wikipedia.org/wiki/Lista_ţărilor_după_populaţie, datele sunt preluate din CIA World Factbook 2003.

Anexa nr. 1- 19

Ierarhizarea puterilor maritime a statelor maritime din zona eurasiatică şi mediteraneană 2010-2011[135] (SUA sunt inserate ca referinţă)

Nr crt.	Nivel PW	Ţara	Pers. în Forţe Navale	Populaţie[136]	PIB mil. $[137]	PIB/cap loc[138] $/loc	Cheltmili[139] % din PIB	Sm	PAv	PEl	Dsg	Frg	Cvt	FPB Rc	MCM	Nv Des	Av	El	Inf. Mar
1.	1	SUA	456.119	295.734.134	14,256,275	46,381	4.06	71	11		55	23			14	39	718	968	1 Rg 4 B
2.	2	Marea Britanie	28.120	60.441.457	2,183,607	34,619	2.40	12	2	1	7	17			15	42	58	256	
3.	2	Federatia Rusa	161.000	143.420.309	1,229,227	14,920	3.90	68	1		17	31	47	4	46	29	214	82	5 Bg 1 D
4.	2	Franţa	37.297	60.656.178	2,675,951	33,679	2.60	9	1	1	13	20			11	27	111	168	
5.	3	Turcia	55.000	69.660.559	615,329	12,476	5.30	14				17	6	26	23	24	16	21	3 B
6.	3	Germania	21.300	82.431.390	3,352,742	34,212	1.50	8				15	5	10	37	2	60	73	
7.	3	Italia	34.000	58.103.033	2,118,264	29,109	1.80	6	2		3	12	8		12	3	55	83	1Bg
8.	3	Spania	21.837	40.341.462	1,464,040	29,689	1.20	4	1			10			7	4	34	50	
9.	3	Grecia	20.000	10.668.354	330,780	29,882	4.30	8				14		18	10	26	6	19	
10.	4	Iran	18.000	68.017.860	330,461	11,172	2.50	8				3	2	22		22	14	19	
11.	4	Egipt	18.500	77.505.756	187,954	6,123	3.40	4				10		31	12	12	20	10	
12.	4	Olanda	9.850	16.407.491	794,777	52,561	1.60	4				6			10	23		33	2Cp
13.	4	Portugalia	10.000	10.566.212	227,855	21,859	2.30	1				5	7			2	10	11	
14.	4	Suedia	6.070	9.001.774	405,440	35,965	1,50	5					7		11	9		38	
15.	4	Israel	9.500	6.276.883	194,825	28,393	7.30	5					3	10			3	7	
16.	4	Norvegia	3.200	4.681.100	382,983	52,561	1.90	6				4			6		4	32	
17.	5	Polonia	10.000	38.635.144	430,197	18,072	1.71	5				2	6		20	8	8	20	
18.	5	Algeria	7.500	32.531.853	140,848	6,869	3.30	4				3	6	9		3	5	40	
19.	5	România	8.215	22.329.977	161,521	11,917	1.90					3	4	3	5			3	1 B
20.	5	Ucraina	15.500	47.425.336	116,191	6,339	1.40	4						2	5	3	11	32	
21.	5	Libia	8.000	5.765.563	60,351	14,328	3.90	2			2	1		11	4	4	2	5	
22.	5	Siria	3.200	18.448.752	52,524		5.90					2		16	7	3		13	
23.	5	Bulgaria	4.140	7.450.349	47,102	11,900	2.00					4	3	6	18	8		9	
24.	6	Danemarca	3.770	5.432.335	309,252	35,757	1.30					4			10		11	12	
25.	6	Finlanda	2.200	5.223.442	238,128	33,556	2.00							8	19			7	da
26.	6	Belgia	2.566	10.364.388	470,400	35,422	1.30					2			6			17	
27.	6	Croaţia	1.840	4.495.904	63,188	17,700	2.40	2						3	1	6	7		1 B
28.	6	Tunisia	4.800	10.074.951	40,168	8,254	1.40							3					
29.	6	Georgia	2.000	4.677.401	10,737	4,757	0.59												
30.	6	Albania	1.156	3.563.112	12,185	7,164	1.49								3				

[135] Sursa: Jane's 2010/2011
[136] http://ro.wikipedia.org/wiki/Lista_dupa densitatea_populatie
[137] http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(nominal)
[138] http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(PPP)_per_capita)
[139] https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2034rank.html an 2006

Anexa 1-18

Cotele procentuale relative ale producţiei mondiale de materiale prelucrate în anii 1750-1900[140]

	1750	1800	1830	1860	1880	1900
Europa în ansamblu	23,2	28,1	34,2	53,2	61,3	62
Regatul Unit	1,9	4,3	9,5	19,9	22,9	18,5
Franţa	4,0	4,2	5,2	7,9	7,8	6,8
Imperiul Habsburgic	2,9	3,2	3,2	4,2	4,4	4,7
Statele germane/Germania	2,9	3,5	3,5	4,9	8,5	13,2
Statele italiene/Italia	2,4	2,5	2,3	2,5	2,5	2,5
Rusia	5,0	5,6	5,6	7,0	7,6	8,8
Statele Unite	0,1	0,8	2,4	7,2	14,7	23,6
Japonia	3,8	3,5	2,8	2,6	2,4	2,4
Lumea a treia	73,0	67,7	60,5	36,6	20,9	11,0
China	32,8	33,3	29,8	19,7	12,5	6,2
India/Pakistan	24,5	19,7	17,6	8,6	2,8	1,7

[140] Paul Kennedy, *Opere citate*, p 149

Anexa nr. 1-20

Alocările bugetare (în lei) ale puterilor navale, pentru susţinerea flotelor de război, comparativ cu România, în 1914[141]

Ţara	**Sume alocate pentru flota de război (lei-1914)**	**Cheltuieli pe cap de locuitor (lei)**
Marea Britanie	1.180.887.750	25,65
Franţa	515.306.250	13,00
Germania	584.205.000	8,65
Statele Unite	743.398.750	7,67
Italia	256.636.250	7,21
Japonia	253.566.250	4,67
Rusia	522.016.250	3,96
Austro-Ungaria	194.073.750	3,68
România	2.181.990	0,30

[141] Lt. Comandor Ion Bălănescu, *Răsboiul Naval pe înţelesul tuturor*, Editura Institutului de Arte Grafice, Bucureşti,1915, p. 2-3.

Tipărit în România
SITECH
Craiova, Aleea Teatrului, nr.2, bl. T1, parter
Tel./Fax: 0251 414 003;
Mobil: 0722 216 508, 0722 216 509, 0741 205 715
e-mail: sitech@rdslink.ro; editura_sitech@yahoo.com